

Soetbeer - Elbzoll. 1839.

Des

Stader-Elbzolles

Ursprung, Fortgang und Bestand.

Eine publicistische Darstellung

von

Dr. Adolph Soetbeer.

Hamburg,
bei Hoffmann und Campe.
1839.

Des

Stader-Elbzolles

Ursprung,

Fortgang und Bestand.

Eine publicistische Darstellung

von

Dr. Adolph Soetbeer.



Warum verderbt ihr Deutsche euch selbst den Gebrauch eurer schönen Flüsse?

Büsch.

Hamburg,

bei Hoffmann und Campe.

1839.

Mancher drückende Uebelstand zeigt, wenn man ihn bis zu seinem Ursprunge verfolgt, eine unscheinbare Quelle. Je länger er fortgeht, desto reißender wird sein Strom und um so schwieriger, zugleich aber um so nothwendiger ist es, ihm Einhalt zu thun. Zu dieser Betrachtung führt besonders, wenn neben der Gedächtnißfeier segensreicher Ereignisse auch Zuständen entgegengesetzter Art ein entsprechendes Andenken zu Theil wird. Solches kann oft nicht weniger fruchtbare Anregung zur Folge haben. Man erinnert sich, wie dasselbe, was früher minder beschwerlich und leidlich erschien, im Wechsel der Zeiten eine dem Geiste der Einrichtung widersprechende Gestalt angenommen hat, zur erdrückenden und unerträglichen Last angewachsen ist, und den späteren Geschlechtern eine Lebensfrage zu werden droht. Da fühlt man sich von Neuem lebhafter angetrieben, Alles aufzubieten, das Uebel, das Jahrhunderte schon fortwucherte, auszurotten. Da späht dann der aufmerksame Blick überall nach Abhülfe und es erwacht die Zuversicht, daß redliches, unverdrossenes Streben doch endlich durch günstigen Erfolg belohnt werde.

Am 10. December des laufenden Jahres, achtzehnhundert acht und dreißig, sind grade acht Jahrhunderte verflossen, seit dem freien breiten Strom der Nieder-Elbe die beengende Fessel des Stader-Elbzolls angelegt wurde. Wahrlich ein gar langer Zeitraum für den Fortbestand kurzsichtiger menschlicher Einrichtungen, und zwar besonders einer solchen, die drückende Beeinträchtigung Anderer bedingt. Zu jeder Zeit hat Hamburgs Handelstand das Drückende dieses Verhältnisses tief empfunden und richtig gewürdigt, nie hat Hamburg mit träger Gleichgültig-

keit dem Versuche der Abhülfe entsagt und nicht durch Mangel an Einsicht und Eifer, nur in Folge seiner politischen Ohnmacht und der Zeitumstände ward die Abstellung jenes Uebels gehindert. Eifriger als je sind in den beiden letzten Decennien die Bemühungen Hamburgs in dieser Hinsicht gewesen; aber ohne bessern Erfolg. Allein ist auch trotz alles Strebens bis jetzt noch nicht viel gewonnen, so darf auch noch kein gerechter Anspruch als erloschen und aufgegeben gelten, auch nicht Muth und Hoffnung! Selbst die lange Dauer von acht hundert Jahren erlaubt es einer rechtlichen und kräftigen Gesinnung nicht, sich willig einem unverschuldeten und hemmenden Uebelstande zu unterwerfen. Man weicht der Gewalt der Umstände, aber läßt nicht von seinem guten Rechte und der Erwartung besserer Zeiten.

Doch die eben angedeutete mehr äußerliche Veranlassung ist nicht die alleinige Aufforderung grade in jetziger Zeit eine unbefangene, gründliche Darlegung „des Ursprunges, Fortganges und Bestandes des Stader-Elbzolls“ zu versuchen und eine richtige Einsicht in die Lage der Sache zu befördern. Aus dem Verlauf unserer Darstellung wird erhellen, wie jetzt die dringendste Anforderung und der rechte Zeitpunkt eingetreten ist, die Sache zum Bewußtseyn der öffentlichen Meinung zu bringen. Diese öffentliche Meinung, die sich dem Rechte zuneigt, wie die Pflanze dem Lichte, ist jetzt die eigentliche höchste Instanz, an welche die Appellation in allen öffentlichen Dingen freistehet; ihre Competenz wird stillschweigend anerkannt von Fürsten und Völkern; ihre Entscheidungen können wol eine Zeitlang überhört und gemißdeutet werden, aber sie gewinnen doch früher oder später Geltung, denn „was einmal als Recht anerkannt ist, dem kann man fortan auf die Dauer nicht widerstreben.“

Wer daher die öffentliche Meinung zu der richtigen Erkenntniß einer Streitfrage hinleitet und ihr die erforderlichen

Acten zu einem umfassenden Rechtsurtheil vorlegt, kämpft für das Recht und legt kein leichtes Gewicht in die Wagschaale der endlichen Entscheidung. Nur derjenige, dessen Ansprüche sich auf dem losen Boden der Willkür und Anmaßung erheben, wird sich gerne dem blendenden Lichte der Oeffentlichkeit entziehen, nicht der, dessen gemäßigte Forderungen nirgends den Kreis des lautern Rechts und der Billigkeit überschreiten.

Darum möge die so praktisch wichtige und nach so langen Differenzen noch immer unerledigte Angelegenheit des Stader-Elbzolls nun endlich auch sonder Scheu vor das unbestechliche Forum der öffentlichen Meinung gezogen werden, und seiner Entscheidung gewärtig seyn. Leider mußte jetzt erst die erste Einleitung dazu getroffen werden, denn bisher ist noch keine einzige historische, statistische oder publizistische Erörterung über den Stader-Elbzoll bekannt geworden, welche die Sache, auch nur in ihren Hauptbeziehungen, zur öffentlichen Kenntniß hatte bringen können. Wie verschieden man auch über den Nutzen und möglichen Erfolg dieser öffentlichen Erörterung urtheilen möge, das wird Jeder einräumen müssen, daß durch dieselbe Hamburgs Sache nicht schlechter gestellt noch einer endlichen befriedigenden Erledigung der Sache Hindernisse in den Weg gelegt werden.

Erste Abtheilung.

Geschichtliche Entwickelung.

Erstes Capitel.

Deutschland, durch seine verhältnißmäßig nur kurze Berührung der See für einen großartigen Handel wenig begünstigt, ist nichts destoweniger durch seine Continental-Lage und besonders durch seine vielen herrlichen Flüsse von der Natur zu bedeutendem und lebhaftem Handelsverkehr berufen. Von seinen schiffbaren Strömen sind Rhein und Elbe von jeher als die Hauptadern des Deutschen Handels betrachtet worden und auch jetzt noch darf die Elbe wol vor allen unbestritten den Anspruch der größten Bedeutsamkeit für den innern Verkehr Deutschlands erheben. Von ihrer Quelle bis zur Mündung bespült die Elbe nur Deutsche Gauen und bleibt das völlige Eigenthum Deutschlands, während die Donau nur in ihrem kleineren und für die Schiffahrt minder wichtigen Theile Deutsches Land durchfließt und auch der Rhein in einer Strecke seines Laufes Frankreich gemeinsam und seine Mündung in der Gewalt eines fremden Staates ist. Die Weser ist zwar ebenfalls ein ganz Deutscher Fluß, aber durch ihre natürliche Beschaffenheit, einen starken Stromfall und ihre Seichtigkeit im Sommer, ist sie einem ausgedehnten Verkehr minder günstig. Die Elbe dagegen legt im Vergleich mit andern Flüssen der Schiffahrt wenige und geringe Hindernisse in den Weg, sowohl wegen ihrer breiten Mündung in die Nordsee, als auch wegen ihrer ununterbrochenen Wasserfülle und ihres langsamen Stromlaufes von Pirna an.

Sobald ein eigentlicher Handelsbetrieb sich im Innern Deutschlands zu regen begann, ward die Elbe die natürliche Straße dieses Verkehrs und an ihren Ufern erhoben sich seit Karls des Großen Zeiten mehrere Städte, deren Lage schon auf die vorhandene oder beabsichtigte Wichtigkeit des Elbhandels hinweis't. Vornämlich kann **Hamburgs** Ursprung nicht wohl ohne enge Beziehung auf Handel und Schiffahrt gedacht werden. Nicht durch bloßen Zufall kann Hamburg grade an dem Punkte angelegt seyn, wo von dem natürlichen Stromlauf der geräumigste und sicherste Hafen längst den beiden Ufern der ganzen Niederelbe gebildet wird, wo zugleich Seeschiffahrt und Flußschiffahrt sich begegnen und gleichsam zur wechselseitigen Förderung sich die Hand reichen, ein Umstand, der dem Großhandel immer zu Statten gekommen.

In den frühesten Zeiten des Aufblühens Hamburgs muß der Handelsverkehr auf der Niederelbe, von der Stadt bis zur See hin, durch vielfache abschreckende Gefahren nicht wenig beschränkt worden seyn; besonders durch die Raublust der Uferbewohner und die verwegene Seeräuberei der Normänner, die, wie sie zuweilen den Rhein weit hinauffuhren, so noch häufiger die Elbe heimsuchten, wobei Hamburg selbst nicht immer ihrer Verwüstung entging. Erst die Verbreitung des Christenthums und einer mildern Cultur unter den nordischen Völkern wirkte allmälig dahin, jene gewaltsame Geißel des Handels aus der Nordsee und Elbe zu verdrängen.

Die Zeit der Sächsischen Kaiser ist für die Begründung eines ausgedehnteren Handelsverkehrs in Deutschland, vorzüglich des nördlichen, sehr segensreich gewesen, und damals wurde der erste Keim zu dem kräftigen Aufblühen so manches Handelszweiges gelegt. Allein grade dieses rasche Gedeihen des Verkehrs scheint Veranlassung geworden zu seyn, dem Deutschen Handel Fesseln anzulegen, die sich im Laufe der Jahrhunderte immer mehrten und drückender wurden, ich meine jene Handelszölle, an denen Deutschland reicher war und ist, als jedes andere Land. Wir erblicken nämlich die eigentliche Quelle dieser übermäßigen Zollverleihung in Deutschland in folgender historischen Entwickelung.

Freigebigkeit, besonders in Betreff der Kirche, galt bei den Deutschen als die höchste fürstliche Tugend und wem konnte sie also in größerem Umfange beiwohnen, als dem ersten Fürsten der Christenheit, dem Römischen Kaiser Deutscher Nation. Dieser verschmähte solchen Ruhm keineswegs. Die weitläufigen, über das ganze Reich vertheilten königlichen Domänen gaben den ersten Kaisern reiche Gelegenheit nach allen Seiten hin Schenkungen der kaiserlichen Milde zu spenden; aber auch diese reiche Quelle versiegte nach und nach und man mußte, um von dem alten Herkommen nicht zu lassen, ein neues Bereich der kaiserlichen Liberalität ausfindig machen. Dieses nun bot sich dar in dem aufblühenden Handelsverkehr der Deutschen Städte. Früher hatten freilich auch schon hie und da Zölle auf den größern Handelswegen bestanden, doch waren sie nur in sehr geringer Anzahl und minder beachtet, weil bei der frühern Lage des Deutschen Handels ihr Ertrag unmöglich von großer Bedeutung seyn konnte. Unbestrittener Grundsatz aber war, die Zölle seyen ein königliches Alleinrecht, sowohl die uralten Heerstraßen als auch die schiffbaren Flüsse werden von jeher bezeichnet als des Reiches Straße oder die Königs-Straße (strata regia). Darum bestimmt auch das Schwäbische Kaiserrecht: „Wir sprechen, daß alle Zölle, die im Römischen Reiche sind, die sind eines Römischen Königs. Und wer sie haben will, er sey Priester oder Laie, der muß sie haben von dem Römischen Reich und von dem Römischen König." Anfänglich hatte daher der Kaiser das unbeschränkte Recht, aus eigener Machtvollkommenheit, wo es ihm gefiel, neue Zölle einzurichten. Von diesem Rechte machte nun auch der König Gebrauch, als der vermehrte Handelsverkehr eine Zollverleihung, besonders an den größeren Strömen sehr einträglich machte, und er ohne solche neue Art der Schenkungen von der frühern kaiserlichen Freigebigkeit in Verleihung von Belohnungen und Stiftungen zu frommen Zwecken hätte ablassen müssen. Und nach den Ansichten der damaligen Zeit erschien dies nicht als besondere Unbilligkeit. Man sah darin keine unmittelbare Beeinträchtigung der urkundlichen Rechte Anderer und der zunächst

Belastete war ja der damals nicht sehr beachtete Bürger- und Handelsstand. Was kümmerte die Machthaber jener eisernen Zeit, ob der Handelsverkehr in seinem Wachsthum dadurch gehemmt und nachtheilig beschränkt werde! Man hatte überhaupt nicht die mindeste Ahndung, wie wohlthätig ein lebendiger Handelsbetrieb für das Gedeihen des ganzen Landes wirke, geschweige, daß man von Oben her schon eine Art von Handelspolitik gekannt und geübt hätte. Ueberdies blieb ja dem Kaiser selbstverstandener Maaßen freie Macht, von den eingerichteten Zöllen wiederum Befreiung oder Erleichterung durch spätere Privilegien zu ertheilen und somit lag in jeder Vergabung eines Zolls eine neue Quelle für künftige kaiserliche Wohlthaten.

Unter den Sächsischen Kaisern finden wir noch wenig Spuren solcher Handelsbelastungen und dies ist wol eine wesentliche Ursache, daß der erst aufblühende Deutsche Handel nicht in seinem Keime erstickt wurde und selbst den bald folgenden Bedrängnissen Trotz bieten konnte. Dagegen beginnt gleich mit den Fränkischen Kaisern die fast ununterbrochene Reihe der Vergabungen von Flußzöllen, die Anfangs vornämlich am Rhein so übertrieben in Anwendung kamen, besonders auf Veranlassung der vielen geistlichen Stifte an seinen schönen Ufern. Doch auch unser Elbstrom entging nicht lange der Aufmerksamkeit der geistlichen Herren und der kaiserlichen Milde. Es war der erste Kaiser aus dem Fränkischen Hause, Konrad der Salier, der am 10. December des Jahres 1038 dem Hamburgischen Erzbischofe Bezelinus folgende Schenkungsurkunde ausstellte;

In nomine sanctae et individuae Trinitatis. Chonradus divina favente clementia Romanorum Imperator Augustus. Sollicitudo Imperialis potentiae, quae nos post excessum divae memoriae Regum et Imperatorum divinae dispositionis cuncta regentis non ignara respexit, monet et instigat, ecclesiis Dei in regno nostro circumquaque constructis tanto vigilantius prudentiae nostrae curam impendere, quanto constat in nostri ordinis promotione coelestis gratiae beneficia nos indulgentius percepisse. Ex hoc enim lucri potissimum

praemium confidimus, si venerabilia loca opportuno tempore ad meliorem fuerint statum Deo juvante nostraque potentia cooperante perducta. Quapropter noverint omnes nostri Christique fideles, qualiter nos pro remedio animae nostrae et ob interventum dilectae contectalis nostrae Gislae, Imperatricis Augustae, nec non carissimae prolis nostrae Henrici Regis Burgundionum Bezelino viro venerabili Hammaburgensi Archipraesuli, suis successorihus licentiam dedimus construendi mercatum in loco Heslingoa nuncupato in pago Eilangoa: eo scilicet tenore ut advocatus ejusdem Ecclesiae his diebus quibus annualis mercatus inibi celebrari et confluentia populi maxime solet fieri, videlicet in festivitate Scti Viti martyris potestatem habeat banno nostro constringendi omnes, qui illuc convenerint ad omnem justitiam faciendam. Theloneum autem et quidquid ad nostrum Imperiale jus pertinet, ob amorem praedicti martyris, cui idem locus est consecratus, eidem ecclesiae et sanctimonialibus ibidem degentibus libere utendum et pro nostra perpetua memoria imperiali largitione concedimus. Addidimus etiam pro voto et petitione ejusdem venerabilis viri, quoniam fidelem eum in omni negotio nostro comperimus, ut potestatem habeat, *si quando rei necessitas exposcat vel utilitas* in loco *Stadum* nominato, in praedio ecclesiastico, mercatum *ex integro* construendi, bannum et *theloneum* nec non etiam monetam et quicquid inde Regius rei publicae fiscus obtinere poterit, praelibatae Hammaburgensi conferimus sedi. Homines vero qui in praedicto praedio quoquomodo sibi habitacula faciunt, sub banno et constrictione advocati Episcopalis nec alicujus alterius manere decernimus. Et ut haec benevolentiae nostrae traditio stabilis et inconvulsa omni permaneat tempore, hanc chartam conscribi manuque propria roboratam sigilli nostri impressione jussimus insigniri. Data IV Idus Decemb. Indictione VII. Anno Dominicae incarnationis MXXXVIII. Anno autem Domini Chunradi secundi regni XV. Datum Nerestein. Feliciter. Amen.

Die Bestimmungen dieser Urkunde, in so fern die erste Begründung des noch bestehenden Stader Elbzolles darauf zurückgeführt wird, sind solches Inhalts: Der Kaiser Konrad fühlt sich in seinem Gewissen getrieben, in dankbarer Erinnerung an die göttliche Gnade bei seiner Erhöhung zur Kaiserwürde, der Förderung der Kirchen im ganzen Reiche seine Sorge zuzuwenden. Deshalb ertheilt er nun, zum Heil seiner Seele, dem Erzbischofe von Hamburg Bezelinus außer anderer Verleihung noch die Erlaubniß, wenn die Nothwendigkeit und der Nutzen der Sache es erfordern, an einem Orte, Stade genannt, auf kirchlichem Grund und Boden ganz neu einen Markt zu gründen und überträgt dem Hamburgischen Erzbisthum den Gerichtsbann, den Zoll, das Münzrecht und was sonst noch der königliche Fiscus daraus werde ziehen können. Zur Beglaubigung ist diese Urkunde ausgestellt am 10. December 1038.

Wenden wir nun unsere Aufmerksamkeit der damaligen Lage Hamburgs zu, so erhalten wir genügenden Aufschluß über die wahre Veranlassung und den nächsten Zweck der Begründung des Stader-Zolls und seiner Vergebung. Nach manchen früheren Verheerungen war Hamburg im Anfange des eilften Jahrhunderts von einem Einfall der noch heidnischen Slaven heimgesucht und von Grund aus zerstört worden. Der Erzbischof, dem eine angemessene Herstellung der Metropolis seiner Diöcese sehr am Herzen liegen mußte, aber dessen Einkünfte eben durch diese Verwüstung der Nordalbingischen Länder geschmälert waren, wandte sich an den Kaiser Konrad mit der Vorstellung und der Bitte, von Seiten des Reichs für die Förderung der Hamburgischen Kirche, dieses Stützpunktes des Christenthumes im Norden, die so nöthige Unterstützung zu gewähren. Denn darauf beziehen sich ohne Zweifel die Worte der Urkunde: „Wir fühlen uns angetrieben, wachsam die Sorge unserer Klugheit den Kirchen Gottes, die ringsherum in unserm Reiche erbauet sind, zuzuwenden . . . . denn wir vertrauen auf gewinnreichen Lohn, wenn durch Gottes Hülfe und die Mitwirkung unserer Macht die verehrungswürdigen Oerter zu rechter Zeit in eine bessere Lage

versetzt werden." Alles dieses trifft unverkennbar auf den damaligen Zustand von Hamburg. Mit Recht galt es für einen verehrungswürdigen Ort, indem von hieraus bisher die Apostel des Nordens ausgegangen waren; wol that der Hamburger Kirche eine bessere Lage Noth, da seit den Zeiten des Erzbischofs Unwannus die Domkirche nur aus Holz gebauet und die Stadt selbst gegen feindlichen Anfall schlecht geschützt gewesen war; endlich war es der rechte Zeitpunkt, die Diöcese wieder zu befestigen, denn das Christenthum war bei den Völkern jenseits der Elbe sehr in Bedrängniß. Der Erzbischof Bezelinus war es nun, der den Hamburger Dom aus Quadersteinen aufbauete, in seiner Nähe eine Erzbischöfliche Residenz gründete und eine sichere Befestigung der ganzen Stadt beabsichtigte. Daß zu solchen Unternehmungen in jenen Zeiten außerordentliche Mittel erforderlich waren, leuchtet ein und hierzu war der Stader Zoll bestimmt.

Was die Natur dieses Zolles betrifft, so ist es unverkennbar, daß dieser Zoll zu Stade ursprünglich nur ein Marktzoll war, denn in unzähligen Urkunden dieser Zeit findet sich bei ähnlichen Verleihungen durchweg Markt, Zoll, Münzrecht (mercatus, thelonium, moneta) zusammen aufgezählt, ohne daß an eine besondere Art des Zolls zu denken wäre; jedenfalls mußte bei einer ungewöhnlichen Bedeutung des Thelonium eine ausdrückliche Erklärung dabei stehen namentlich bei einem ganz neu errichteten. Allein der Uebergang des anfänglichen Marktzolles in den noch bestehenden Elbezoll dürfte nicht schwer zu erklären seyn. Die Anlegung eines neuen Marktes in Stade war vermuthlich darauf berechnet, daß der Elbverkehr, der früher in Hamburg seinen Hauptsitz gehabt, eine minder beunruhigte Stätte erheische. Als solche konnte Stade gelten und der Zoll des neuen Marktes blieb der Hamburgischen Kirche vorbehalten. So wie nun aber der Verkehr der Niederelbe sich dennoch wieder in Hamburg concentrirte und somit der beabsichtigte Marktzoll unerheblich ward, scheint man als Ersatz dafür und gleichsam als Abkauf von der Ausladung bei Stade allen von der

See her Stade vorbeifahrenden Schiffen einen Transitzoll auferlegt zu haben. Wohl zu beachten ist es freilich, daß in der Urkunde ausdrücklich gesagt ist — si quando rei necessitas exposcat vel utilitas — daß also wenn der eigentliche Zweck nicht länger erreicht wird, rechtgemäß die Aufhebung des Zolls, nicht eine eigenmächtige Umlegung desselben hätte eintreten sollen. Somit beruht schon die erste Einführung des Stader Elbzolles auf rechtswidriger Willkür.

Auch die Bestätigungs-Urkunde dieser Schenkung durch den Sohn und Nachfolger Konrads, Kaiser Heinrich den Dritten, wiederholt nur die Bestimmungen der ersten Urkunde ohne irgend eine Andeutung eines Stader-Elbzolles. Der Vollständigkeit wegen lassen wir auch den Text dieser Bestätigung hier nachfolgen:

In nomine sanctae et individuae Trinitatis. Heinricu Divina favente clementia Rex. Sollicitudo regalis potentiae quae nos post excessum divae memoriae Regum et Imperatorum divinae dispositionis cuncta regentis non ignara respexit monet et instigat, Ecclesiis Dei in regno nostro circum quaque constructis, tanto vigilantius prudentiae nostrae curam impendere, quanto constat in nostri ordinis promotione coelestis gratiae beneficia nos indulgentius percepisse. Ex hoc enim potissimum lucri praemium apud conditorem omnium dominum promereri confidimus, si venerabilia loca opportuno tempore ad meliorem fuerint statum Deo adjuvante a nobis perducta. Quapropter noverint omnes Christi nostrique fideles, qualiter nos pro remedio animae patris nostri piae memoriae Imperatoris Chunradi, Becelino viro venerabili Hammaburgensi Archipraesuli suisque successoribus licentiam a praedecessoribus nostris datam confirmamus construendi mercatum in loco Heislingoa nuncupato, in pago Eilongoa, eo scilicet tenore ut advocatus ejusdem Ecclesiae his diebus, quibus annualis mercatus inibi celebrari et confluentia populi maxime solet fieri videlicet in festivitate sancti Viti martyris, potestatem habeat banno nostro con-

stringendi omnes qui illuc conveniunt ad omnem justitiam faciendam. Theloneum autem et quidquid ad nostrum regale jus pertineat, ob amorem praedicti martyris cui idem locus et consecratus, eidem Ecclesiae et sanctimonialibus ibidem degentibus libere utendum pro nostra perpetua memoria stabiliendo corroboramus et confirmamus. Sub hac etiam confirmatione pro voto et petitione ejusdem venerabilis viri, quoniam eum fidelem in omni negotio nostro comperimus, ut potestatem habeat, si quando rei necessitas exposcat vel utilitas, in loco Stadum nominato, in praedio Ecclesiastico mercatum construendi ex integro, bannnm et theloneum, nec non etiam monetam et quidquid inde Regius Reipublicae fiscus obtinere poterit, praelibatae Ecclesiae Hammaburgensi stabilimus. Homines vero qui in praedicto praedio quoquomodo habitacula faciunt sub banno et constrictione advocati Episcopalis nec alicujus alterius manere decernimus. Et ut haec nostrae benevolentiae confirmatio stabilis et inconvulsa omni permaneat aevo, hanc cartam conscribi manuque propria roboratam sigilli nostri impressione jussimus insigniri. Data III. Idus Maji. Indictione VIII. Anno Dominicae incarnationis MXL. Anno autem Domini Henrici Regis tertii ordinant. XIII, regni primo.

Um welchen Zeitpunkt die gedachte Umänderung des Stader-Marktzolles in einen Stader-Elbzoll vor sich ging, darüber giebt es keine nähere Angaben. Jedenfalls waren die unmittelbar folgenden Zeitläufte unter Heinrich IV., in die sie fällt, zu gewaltsam und anarchisch, und Hamburg noch zu schwach, als daß es, sei es im Wege Rechtens, sei es durch Selbsthülfe, eine solche Belastung seines Handels wirksam hätte abwehren können.

Unter den Kaisern aus dem edlen Hause der Hohenstaufen begannen wieder ruhigere Zeiten im Deutschen Reiche, und zugleich nahmen Handel und Gewerbe einen neuen Aufschwung. Auch Hamburgs Verkehr erhob sich in der zweiten Hälfte des zwölften Jahrhunderts mit raschem Gedeihen und vornämlich

wurde von der Zeit an der Seehandel lebhafter. Indem es die Producte seiner eignen und des Binnenlandes Betriebsamkeit ins Ausland verführte, holte es dagegen, besonders aus den Niederlanden und England, manche andere Waaren. Grade bei dieser vermehrten See-Einfuhr mußte der Hamburgische Handelstand die drückende Fessel des Stader-Elbzolls recht empfinden und sein ganzes Streben daran setzen, dieselbe zu lösen. Wir erinnerten schon oben, wie in der Vergabung der Zölle selbst ein neues Mittel zur Fortsetzung der kaiserlichen Freigebigkeit liege, nämlich die Privilegien der Exemption. Dies nun war es auch, was die Hohenstaufen, denen ihre Vorgänger auf dem Kaiserlichen Stuhl sonst wenig Gelegenheit zu neuen Schenkungen von Reichswegen gelassen hatten, nicht wenig in Anwendung brachten. Gleich der zweite Schwäbische Kaiser, Friedrich Rothbart, war es, dem Hamburg den berühmten und so wohlthätigen Freibrief seines Handels verdankt. Die Veranlassung dieses Privilegiums soll auf folgende Weise gegeben seyn. Gegen das Jahr 1189 rüstete sich Kaiser Friedrich, sein mühevolles und thatenreiches Leben mit einem Zuge zum heiligen Grabe würdig abzuschließen. Die Blüthe der Deutschen Fürsten und Herren schickte sich an, den greisen Kaiser auf seinem heiligen Zuge zu begleiten, unter ihnen auch der Graf von Holstein, Adolph III. von Schauenburg. Eine Kreuzfahrt war für die Fürsten der damaligen Zeit eine kostspielige, ihre Geldmittel meist übersteigende Unternehmung; daher war es für Graf Adolph von Schauenburg gewiß sehr erwünscht, als die Bürger seiner lieben Stadt Hamburg ihm zu seiner Ausrüstung eine für jene Zeit nicht unbedeutende Summe darboten. In dankbarer Erinnerung hieran bestrebte sich Adolph, als er mit Kaiser Friedrich, der die Kreuzfahrt schon angetreten, noch in Deutschland zusammentraf, seiner Stadt Hamburg einen Gegendienst auszuwirken, und worin konnte dieser angemessener bestehen, als in einer Erleichterung ihres Handelsverkehrs, der wesentlichen Quelle ihrer Wohlfahrt. Selbst in seinem Lande konnte er dies nicht rechtsbeständig thun, wenn nicht kaiserliche Genehmigung hinzutrat. Sein Gesuch

beim Kaiser war nicht erfolglos; das Resultat desselben ist das sogenannte Privilegium Fridericianum, am 7. Mai 1189 zu Neuenburg an der Donau ausgestellt. Der Inhalt desselben ist bekannt und besonders der letztere Theil desselben grade in jetziger Zeit zu viel besprochen, als daß der Abdruck der ganzen Urkunde hier nicht überflüssig wäre, wir geben daher nur den Anfang desselben, der sich allein auf die Elbschifffahrt bezieht:

Fridericus Dei gracia Romanorum Imperator et semper Augustus. Notum facimus universis, tam presentibus quam futuris, quod nos ad peticionem dilecti et fidelis nostri Comitis Adolfi de Scowenburg Concedimus et donamus civibus suis in Hammenburg degentibus *ut una cum navibus suis et mercandistis ac hominibus de mare usque ad predictam civitatem liberi sint ab omni theloneo et vngeldi exactione veniendi et redeundi.* Si uerò aliqua bona duxerint hospitum, mittant nuntium ydoneum Stadis, qui per iuramentam suum theloneum persoluat secundum bonorum quantitatem. Si autem videtur thelonecario, quod in aliqua parte theloneum neglexerit, sequatur ipsum Hammenburg, ut secundum iusticiam satisfaciat et emendet. — sqq.

Datum Neuenburg super Danubium. Anno dominice incarnacionis Millesimo centhesimo LXXXIX. Indictione III. Non. Maii.

Der genaue Inhalt dieses Privilegiums ist: Der Kaiser Friedrich gewährt und schenkt, auf die Bitte seines geliebten und getreuen Grafen Adolph von Schauenburg, seinen Bürgern, die in Hamburg leben, daß sie zugleich mit ihren Schiffen, ihren Waaren und Leuten vom Meere bis zur genannten Stadt frei seyen von allem Zoll und Ungeld und aller Abgabe bei der Auf- und Rückfahrt. Wenn sie aber Eigenthum von Fremden hinaufführen, sollen sie einen passenden Boten nach Stade schicken, der auf Eidschwur den Zoll bezahle nach der Quantität der Güter. Wenn aber es dem Zolleinnehmer scheint, daß dieser in irgend einer Hinsicht den Zoll beeinträchtige, soll er ihm nach Hamburg folgen, daß er dort den gerechten Ansprüchen Genüge leiste und büße.

Diese Vergünstigung mußte nach der damaligen Gestaltung des Handels Alles in sich schließen, was der Hamburger Handel wünschen konnte. Es war ein festbegründeter Satz der Hansischen Handelspolitik neben dem Proper-Handel jedes andere Handelsgeschäft niederzuhalten, ja man findet sogar in den Handelsgesetzen mehrerer Hansischen Städte das Verbot: „Du sollst nicht handeln mit dem Gaste, noch mit des Gastes Pfenningen.“ Einer solchen Ansicht, die damals durchaus zeitgemäß war und in Hamburg gewiß keine Ausnahme fand, konnte es gar nicht unwillkommen seyn, wenn die Güter, die als fremdes Eigenthum nach Hamburg kamen, durch solche Beschwerung, hinter dem Bürgergute etwas im Nachtheile blieben. In Betreff der Deutung, die am meisten zu manchen Contestationen, Veranlassung gegeben, daß Hamburger Gut nur auf Hamburger Schiff frei vom Stader-Elbzoll sey, machen wir hier nur darauf aufmerksam, wie die Worte der Urkunde eine solche Beschränkung gar nicht enthalten, daß eine solche jedenfalls, wenn sie im Sinne des Privilegiums hätte liegen sollen, bestimmt hervorgehoben werden mußte. Doch ist die factische Entstehung solcher rechtlich unbegründeten Observanz leicht erklärlich. Die Hanseatischen Schiffe gehörten während des 13., 14. und 15. Jahrhunderts zu den privilegirtesten in den meisten Reichen Europa's, und deshalb war auch in den einzelnen Seehandel treibenden Hansischen Städten die Rhederei im entsprechenden Verhältnisse zum eignen Handel. Es wird in jenen Zeiten nur äußerst selten Bürgergut auf fremden Schiffen verladen gewesen seyn und überhaupt war es bei der damals so wenig complicirten Weise des Großhandels Regel, daß Schiff und Ladung demselben Kaufmanne angehörten. Von selbst also mußte sich bei den Hansen eine Handelspolitik bilden, wie sie später die Navigations-Acte für England aussprach. Als daher zuerst vom Stader-Zoll die Belastung des Hamburger Bürgerguts auf fremden Schiffen angemaßt wurde, konnte die Sache in Hamburg leicht zu geringfügig erscheinen, um gleich gegen die Entfaltung eines solchen Grundsatzes energischen Widerstand zu erheben.

Zweites Capitel.

Wie erwünscht aber die durch jenes Privilegium dem Hamburgischen Handel gewonnenen Vergünstigungen der Stadt Hamburg sein mußten, in demselben Grade mußte es den Erzbischof von Bremen, als Inhaber des Stader-Elbzolles und die Stadt Stade, denn auch diese erhob seit alter Zeit den sogenannten Ruder-Zoll, verdrießen, da sie dadurch den bedeutendsten Theil dieser Einnahme verloren. Uebrigens konnte man das Privilegium Fridericianum in Rücksicht auf die Schenkung Kaiser Konrads nicht eben unbillig nennen. Denn der damals beabsichtigte Zweck war ja erreicht und es konnte vielmehr billig erscheinen, was ehemals zu Gunsten Hamburgs bestimmt war, nicht für immer zu seinem einseitigen Nachtheil fortbestehen zu lassen, besonders seitdem der Erzbischöfliche Sitz von Hamburg nach Bremen verlegt war. Daß die Erzbischöfe nicht gern ihre Anerkennung einer solchen Urkunde gewährten, ist leicht erklärlich. Allein glücklicher Weise bedurfte es einer solchen Anerkennung (die nur der Sitte wegen und in der Meinung, superflua non nocent, eingeholt zu werden pflegte) gar nicht zu der rechtskräftigen Gültigkeit des kaiserlichen Privilegiums, und dann war auch Hamburg muthig und mächtig genug, um sich eine unrechtmäßige Verkümmerung seines wohlerworbenen Rechtes nicht gefallen zu lassen. Es ist mehr als wahrscheinlich, daß die Hamburger nur durch Waffengewalt ihren Schiffen die zustehende Zollfreiheit verschafften und deshalb Differenzen mit den Erzbischöfen und der Stadt Stade für längere Zeit fortdauerten. Einen bestimmten Beleg dafür finden wir in mehreren Urkunden gegen das Jahr 1260. In einem ausführlichen Freibrief nämlich, den der Erzbischof Hildebold von Bremen gleich im ersten Jahre seiner Würde der Stadt Stade ausgestellt hat, am Michaelistage Anno MCCLIX, findet sich gegen den Schluß noch folgende Vergünstigung erwähnt:

Item omnes mercatores de mari venientes cum rebus suis non transeant, sed ad civitatem *Stadensem* cum navibus applicent et tres aquas ibi jaceant. — (Imgleichen sollen alle Kaufleute die von der See kommen, nicht vorbeifahren, sondern bei der Stadt Stade mit ihren Schiffen beilegen und daselbst drei Fluthzeiten liegen bleiben.) Man erkennt leicht, daß dies eine unbegründete Folgerung aus dem früheren Stader-Marktrecht ist und der Zweck, der Stadt Stade das Vorkaufsrecht vorzubehalten. Es geschieht keine Erwähnung der Exemption des Hamburger Eigenthums, offenbar mit Absicht, und dies deutet an, wie die Erzbischöfe bis dahin, wider die pflichtgemäße Achtung vor dem Kaiserlichen Wort und wohlerworbenen Rechten, auf der frühern Zollpflichtigkeit aller herauffahrenden Schiffe bestanden. Da wir nun grade um diese Zeit von einem Kriege der Hamburger gegen den Erzbischof Hildebold und die Stadt Stade Kunde haben, so kann eine enge Beziehung desselben auf die Verhältnisse dieses Elbzolles nicht verkannt werden, zumal da wir in diesem Kriege von einer Belagerung Stade's durch die Hamburger hören. Stade mußte wahrscheinlich mit Waffengewalt gezwungen werden, das Anhalten der Hamburger Schiffe an der Schwinge aufzugeben. Mehrere Jahre dauerte der Kriegszustand zwischen dem Erzbischofe und der Stadt Hamburg fort, allein dieses muß doch wol sein gutes Recht mit erforderlichem Nachdruck unterstützt haben, denn im December des Jahres 1267 erkennt der Erzbischof die durch den Freibrief Kaiser Friederich's den Hamburgern zugestandenen Gerechtsame in ihrem vollen Umfange an, und zur förmlichen Verzichtleistung seiner Ansprüche gab er folgende Bestätigungsurkunde:

Hildeboldus Dei gratia Sanctae Bremensis ecclesiae Archiepiscopus universis hoc scriptum intuentibus salutem in nomine Jesu Christi. Literas gloriosi Domini Friderici Dei gratia Romanorum Imperatoris et semper Augusti vidimus et perlegimus sub hac forma:

Fridericus Dei gratia . . . .

(Folgt die ganze oben erwähnte Urkunde.)

. . . Cum igitur pacis et concordiae amatores ex nostri dignitate officii esse teneamur, discretorum virorum consulum Hamburgensium precibus inclinati *praedictam libertatem a Domino Imperatore ipsis concessam* cum consensu Capituli nostri, Nobilium et ministerialium Bremensis ecclesiae *approbamus* et inconvulsam pacis concordiam cum eisdem nos animo benevolo in perpetuum servaturos tenore praesentium protestamur. Si quis autem hujus pacis et concordiae temerarius violator exstiterit, ex utraque parte ad satisfactionem condignam et congruam compellatur, pace nihilominus praefata inviolabili permanente. Unde ut omnia praescripta firma permaneant haec charta sigillo nostro et sigillo nostri Capituli est munita. Testes autem sunt: (Folgen 25 Namen.) Acta sunt haec apud Bardesflete in mense Decembri anno Domini MCCLXVII, VIII Idus ejusdem mensis.

Der Erzbischof Hildebold bezeugt in dieser Urkunde, daß er den Freibrief Kaisers Friedrich gelesen, und aus Liebe zum Frieden und auf Vorstellung des Hamburgischen Raths die in demselben der Stadt Hamburg ertheilte Freiheit mit Einwilligung seines Capitels, wie der Edlen und Ministerialen des Stiftes Bremen, anerkenne und für alle Folgezeit als unerschütterlich bestätige. Wer dawider handelt, soll von beiden Theilen zur Anerkennung angehalten werden.

Die Stadt Stade aber wollte sich einer solchen Einigung nicht fügen und von ihren vermeintlichen Rechten nichts aufgeben. Um daher jede unangenehme Berührung bei fortdauerndem Zwiste zwischen ihr und den Hamburgern zu verhindern, bestimmte der Erzbischof Hildebold in einer Urkunde des folgenden Jahres, daß, wenn Stade seinem Vergleich mit Hamburg nicht beitreten wolle, so solle von den noch zollpflichtigen Schiffen der Elbzoll nicht länger in Stade, sondern in Bardesflete bezahlt werden. Die Urkunde selbst lautet:

Hildeboldus Dei gratia sanctae Ecclesiae Bremensis Archiepiscopus omnibus hanc literam visuris salutem in

Domino. Noverint universi tam praesentes quam posteri, quod nos praesentibus profitemur, quod si civitas Stadensis pacem et compositionem per nos cum Hamburgensibus factam ratam habere noluerit cum ipsis Hamburgensibus, sed contendere per modum belli sive guerrae cum iisdem; tunc communiter omnes naves quae nobis telonium exsolvere tenentur si in Bardesflete modo debito exsolverint, ratum et gratum habentes, contenti erimus, nec ipsis de hoc postmodum movebimus quaestionem. Et ut hoc ipsis ratum et firmum habeatur et observetur, praesentem literam sigilli nostri munimine duximus roborandam. Datum Vörde in vigilia Ascensionis Domini anno domini MCCLXVIII.

Die Stadenser allein könnten auf die Länge ihre unbegründeten Ansprüche gegen Hamburg nicht mit Gewalt durchsetzen. Die Sache scheint stillschweigend zu Gunsten Hamburgs beigelegt zu seyn, da wir bis zu dem Jahre 1340 keine weitere Verhandlungen hierüber vernehmen. Auch wurden ja beide Städte bald durch das Band der Hanse zu gemeinschaftlichen Interessen zusammengehalten. Durch die Vermittlung der Hansestädte Lüneburg, Lübeck und Bremen wurde zu Buxtehude um Pfingsten des Jahres 1340 eine rechtliche Vereinbarung zu Stande gebracht, deren Urkunde wir im plattdeutschen Original mittheilen:

In Gades Namen. Amen. Wy Rathmanne van Hamborg doet witlik unde apenbar alle denjennen, de dussen Breef ansehet unde höret, dat wy umme Sake unde Schelinge, de upgestahen twischen den wysen Lüden den Heren Rathmannen, unde der gemenen Stadt tho Stade af ene Sydt, unde uns unde unser ganzen Stadt wegen af ander Sydt, hebbet gegahn to den ehrhaften Lüden, tho Heren Konstantin unde Herman van Wickede, Rathmanne tho Lübeck, Heren Gödeke Nakeden und Heren Hinrick Dunelдinge, Rathmanne tho Bremen, tho Heren Borcharde von Lüchau unde Heren Hinrick van der Mölen, Rathmanne tho Lünenborgh, also to fründliken Sönes-Lüden unde Rathes-Lüden, de da von den Rathmennen unde van den Städen tho gesandt wären, de vorbenömede Rathmenne, na unser

beider Bewysinge, Breven, Worden unde older Wahrheit hebbet uns gescheiden, alse hirna geschreven is.

Tho dem ersten, dat wy Rathmanne unde Börgere van Hamborg nicht plichtig en sünd, up to leggende to der Stadt to Staden mit unsen Schepen, unde en sündt dar ok nicht plichtig tho geven Tollen.

Vortmehr hebben wy, edder unserer Börger kompanie, lüttik edder groot, in Schepen mit jeningen Gasten, de Stade öre Plicht tho Rechte doen schölen, de Schepe scholen upleggen to Stade, unde öre rechte Plicht doen vor sick.

Mehr, wy Rathmanne unde Börgere tho Hamborg schöllen nenen Toll geven vor unse Deel Schepen unde Gudes, also hirvor beschreven is.

Vortmehr, de van Stade unde de Strandfresen, de ören Markt to Stade söket, schölet quit unde fryg wesen vam Tollen tho dem Nygenwerke. Fahret aber de Strandfresen up tho Hamborg, dar schölen se öre rechte Plicht doen, liek andern Gästen.

Desse Sake unde Stücke fest unde unthobraken tho holden, hebbet gedinget Herr Olrik unde Herr Thiederik von Kerkhave, Herr Lüder unde Herr Johann Hagene, Rathmanne tho Staden, af ene Sydt, van des ganzen Rades unde der Stadt wegen, unde Herr Nikolaus Frantzoiser, Herr Johann Harborg, Herr Bertram Tollner unde Herr Albrecht Lüneborg, Kumpane unses Rades to Hamborg, van unser Stadt wegen tho Hamborg, af andrer Sydt.

Tho ener Betüginge düsser Dinge hebben wy dessen Breff besegelt laten mit unser Stadt Ingesegels. Dit is geschehen unde gedinget in dem Wiekbilde tho Burtehude na Gades Borth dusent dreehundert Jahre, in dem vertigsten Jahre, des Frydages in der Pingstweeken, daraver to Tüge wären de wysen ehrhaften Lüde, Herr Nicolaus, de Prawest van St. Jürgen tho Stade, Herr Iwen van Borg, een Ridder, Herr Werner van der Hoien, een Canonicus tho St. Ansgarii tho Bremen, Herr Segebade van Ride, een Preester, Johann Moylike, Johann

Grip, Hermann Breethöver und Bartold Storthas, Rathmanne tho Buxtehude.

Während des 14ten und 15ten Jahrhunderts war die Deutsche Hanse auf dem Gipfel ihrer merkantilischen und politischen Macht. Wie der Rheinische Städtebund, so war auch der Hansebund der norddeutschen Städte aus einer gerechten Nothwehr gegen jede Gefährdung des Handels und besonders gegen die übermäßige Zollbedrückung hervorgegangen. Schon damals erschien dem Auslande solche Belastung des Handelsverkehrs als eine traurige Eigenthümlichkeit des Deutschen Landes, und vorzüglich schildert ein Englischer Geschichtsschreiber dieser Zeit, Thomas Wikes, sie mit den schwärzesten Farben. (Furiosa Teutonicorum insania, Vespillonum rabies, intolerabilia pasagia quae vulgo thelonea nuncupantur.) Jene Grundidee ihres Ursprungs blieb in der Hanse immer lebendig, und dies trug wesentlich zum damaligen Flor des Deutschen Handels bei. Möglichste Freiheit der Handelswege und der Einfuhr war das Streben der Hanse, und um dies durchzusetzen, scheuten sie weder momentane Opfer, noch selbst den Krieg. Sogar die Könige von Dänemark wurden eine Zeitlang von den Hansischen Städten gezwungen, für ihre Schiffe dem uralten Zoll am Oeresund zu entsagen, und die Handelspolitik, welche die Kraft hatte, die Aufhebung des Sundzolles zu erwirken, wird den Stader-Elbzoll eines Erzbischofs für Hanseatische Schiffe nicht geduldet haben. Verlassen von der Fürsorge des Kaisers und des Reichs, die in kirchlichen und Territorial-Streitigkeiten befangen, für das Gedeihen des Handels gleichgültig blieben und von jeher mehr dem Süden von Deutschland ihre Aufmerksamkeit zuwendeten, waren die Hansischen Städte selbst darauf angewiesen, auch in Deutschland darauf hinzuarbeiten, was dem gesammten Deutschen Handel Noth that, ohne erst lange beim Kaiser anzufragen, dem ihre Verhältnisse wenig bekannt waren. Deshalb darf man sie auch eben nicht hart beschuldigen, wenn sie den Kaiserlichen Mandaten, welche die Erzbischöfe zur

Behauptung ihrer Zollrechte zu erwirken wußten, nicht strenge Folge leisteten. Waren doch nicht Mißgunst, Habsucht und kleinliche Interessen des Augenblicks die Triebfeder der Handlungsweise der Hansen, sondern ihr großartiges Streben ging ja Hand in Hand mit der allgemeinen Wohlfahrt Deutschlands. Wie ganz anders hätte es in den letztverflossenen Jahrhunderten um Deutschlands Handelsverkehr gestanden, wären nicht jene Städte, theils durch eigne Schuld, noch mehr aber durch die veränderte Lage der politischen Verhältnisse, um diesen ihren Einfluß und den Erfolg ihrer früheren Kraftanstrengung gekommen!

Gegen die Mitte des 16ten Jahrhunderts war die alte Bedeutung der Hansa schon unwiederbringlich verloren; eine Handelsvergünstigung nach der andern war ihnen entzogen und an die Stelle der früheren energischen Wirksamkeit des Bundes trat keine Ersatz gewährende Fürsorge der Deutschen Landesfürsten. Um diese Zeit setzten auch die Erzbischöfe die Ansprüche des Stader-Elbzolls wieder in Kraft, doch muß dabei anerkannt werden, wie dieses unter der selbstverständlichen Beachtung der urkundlichen Hamburgischen Gerechtsame geschah, und wie die Erzbischöfliche Administration des Stader-Elbzolls sich strenge innerhalb des alten Herkommens hielt, mit Vermeidung jeder einseitigen und willkürlichen Aufschraubung. Die bei verschiedenen Gelegenheiten über den Stader-Elbzoll erlassenen Patente der Erzbischöfe von Bremen, wie von den Jahren 1566, 1579, 1611, 1629, 1632 sind völlig gleichen Inhalts. Sie sind gegen diejenigen gerichtet, welche „gantz und gar unverzollet vorüberlaufen" oder „unterm Schein und Namen dero von Hamburg frembde Güter durchstechen." Dieser Ausdruck bezeugt aufs Klarste die vollständige Befreiung der Hamburgern zugehörigen Güter vom Stader Elbzoll.

Wie es im Laufe des dreißigjährigen Krieges, als die Gewalt der Erzbischöfe von Bremen aufhörte und auch Stade in andere Hände überging, mit dem Stader-Elbzoll gehalten worden ist, darüber habe ich keine bestimmte Angaben gefunden. Sehr wahrscheinlich ist jedoch, daß während dieser langen ruch-

losen Zeit auch bei diesem Zolle manches factisch eingeführt wurde, was später als erwünschte Grundlage einer beliebten Observanz ist aufgenommen worden. Leicht erklärlich ist auch, weshalb solches, wenn es nur nicht zu übertrieben geschah, damals von Seiten Hamburgs nicht mit erforderlichem Nachdrucke zurückgewiesen wurde. Denn trotz dem, daß im Jahre 1628 ein kaiserliches Privilegium der Stadt Hamburg das Eigenthumsrecht der Elbe von der Stadt bis an die See zusprach und festsetzt, „daß weder von Uns (Kaiser Ferdinand II.) oder unsern Nachfolgern ganz kein Zoll auf der Elbe von Hamburg ab bis an die See jemanden ferner erlaubt oder verstattet werden solle ff." ward schon im folgenden Jahre ein neuer Dänischer Elbzoll bei Glückstadt angelegt, zu nicht geringer Belastung des Hamburgischen Handels. Diese willkürliche Bedrückung des Elbhandels wurde weder durch die dringendsten Vorstellungen der Stadt Hamburg noch durch wiederholte kaiserliche Mandate beseitigt, denn die so erpreßte Einnahme und das Vorbild des gegenüberliegenden Stader-Elbzolles war zu verlockend. Erst durch Schwedische Vermittlung im Frieden von Brömsebroe 1645 wurde Dänemark gezwungen, seinen unbegründeten Ansprüchen wegen eines Elbzolles gänzlich zu entsagen. Wenn man aber die Verhandlungen über diese Angelegenheit vom Jahre 1629 — 1645 aufmerksam verfolgt, muß man den Eifer und die Consequenz bewundern, mit welcher der Hamburgische Senat Alles aufbot und jeden Beistand anrief, jene neue Belastung der Elbschiffahrt in ihrem Entstehen abzuwenden, und sich durch nichts abschrecken ließ, die Sache immer von Neuem anzuregen, damit sich nur keine scheinbare Observanz bilde. Interessant und auch für die jetzige Zeit wichtig (denn die willkürlichen Erhöhungen eines bestehenden Zolls und die Anlegung eines zweiten neuen Zolls sind dem Wesen wie der Wirkung nach völlig gleichbedeutend!) ist es, aus den öffentlichen Schriften jener Zeit, einige Ansichten über die Wichtigkeit der Flußzölle auf der Niederelbe für den Handel zu entnehmen. So findet man in einem Schreiben des Hamburgischen Rathes vom 21. Mai 1630 folgende Bemerkung:

„Daß nun aber die hohe Exaction der auffgebürdeten Zoll-„Gelder die Commercia von der Stadt Hamburg gänzlich „divertiren muß, ist so gar außer allem Zweiffel, daß auch „in continenti . . . . alle Kauffleute ihre Commissiones auf „Hamburg in allen angelegenen Provincien abgeschrieben und „keine Waaren mehr anhero zu schiffen, ernstlich inhibirt; gestalt „denn die Ratio communis giebet, daß solche hohe, große und „schwere Onera das ohne das schon genugsam belegte Commercium nicht tragen könnte, und ein jeder einen freien Portum „suchen würde; Dahero denn auch das summum periculum „morae klärlich erhellet, dann wann einmal die Commercia an „andere Orte transferirt seyn, dieselbige an vorigen Ort nicht „bald reducirt werden können."

Durch den Westphälischen Frieden wurde nicht nur dieser drohende neue Elbzoll vollkommen beseitigt, sondern wenn auch inzwischen beim Stader-Elbzoll Erhöhungen der Abgaben oder andere Mißbräuche eingetreten waren, diese dem Rechte nach gänzlich aufgehoben. Denn so lautet Art. 9. § 1.

„Und weil es im allgemeinen Interesse liegt, daß nach nunmehr geschlossenem Frieden der Handel wieder aufblühe, darum ist man übereingekommen, daß alle zu dessen Nachtheil und allgemeiner Beschwerung hie und da im Reiche bei Gelegenheit des Kriegs neuerdings und eigenmächtig, wider entgegenstehende Rechte und Privilegien und ohne Genehmigung des Kaisers und der Churfürsten eingeführte Wegabgaben und Zölle . . . . und alle andere bis dahin ungewöhnliche Lasten und Hindernisse, wodurch Handel und Schiffahrt herunter gekommen sind, gänzlich aufgehoben und in allen Provinzen, Häfen und auf allen Flüssen die frühere Sicherheit und Jurisdiction nebst dem alten Herkommen, wie solche seit Jahren vor diesem Kriege bestanden, wieder hergestellt und unverbrüchlich gehalten werden sollen." Diese Bestimmung ist denn auch noch ausdrücklich in den Reichsabschied vom 17. Febr. 1671 aufgenommen.

Die Krone Schweden, welche durch den Osnabrücker Frieden das Stift Bremen als ein weltliches Herzogthum erhielt, scheint

in Betreff des Stader-Elbzolls der Erfüllung der angeführten Bestimmungen Anfangs redlich nachgestrebt zu haben. Das Placat, welches am 15. Mai 1688 erlassen wurde, schließt sich ganz genau an die Erzbischöflichen Placate vor dem Kriege. Es wird hier bestimmt erklärt, „wie man gar nicht gesinnet, gegen diejenigen, so Fug und Recht ihrer Zoll-Freiheit vorbringen, sich anders als unverweißlich zu verhalten."

Allein ein Umstand, der früher als minder bedeutend von Hamburg vermuthlich bei einzelnen Gelegenheiten nicht immer in der ganzen Strenge gegen jede Verletzung gewahrt war, jetzt aber bei veränderten Verhältnissen plötzlich eine außerordentliche Wichtigkeit erlangte, die Zollfreiheit Hamburger Bürger-Guts auch auf fremden Schiffen, gab bald zu Differenzen und Contestationen Anlaß. Im Jahre 1652 nämlich wurde von Cromwell die bekannte Navigations-Acte erlassen, wodurch die Sendung ausländischer Schiffe nach Brittischen Häfen sehr erschwert wurde. Nächst Holland war Hamburg nicht am wenigsten hiebei betheiligt, und eine unausbleibliche Folge davon war, daß auch die Hamburgische Rhederei an ihrer Ausdehnung verlor und die Einfuhr Hamburger Eigenthums auf fremden Schiffen nach der Elbe sich gegen früher als sehr bedeutend herausstellte. Um so mehr suchte das Stader-Zollamt die Nicht-Exemption des Hamburger Bürgerguts auf fremden Schiffen als Observanz festzustellen, aber in gleichem Maaße mußten von nun an auch die Reclamationen Hamburgs gegen eine solche willkürliche Verkümmerung seiner Privilegien anhaltender und heftiger werden. Nachdem die Streitfrage mehrere Jahre unerledigt hingezogen war, gelang es endlich im Jahre 1674 den 26. November nach Vorzeigung ihres Privilegium Fridericianum den Hamburgischen Abgeordneten in Stockholm, eine königliche Resolution zu erwirken, welche ohne alle Clausel und Ausnahme die Hamburgischen Schiffe sowohl als auch „die der Stadt Hamburg Bürgern zugehörige Waaren, Güter, Kaufmannschaft, von was Eigenschaft sie auch sein," frei von allem Zoll erklärt. Dies verdient um so mehr Beachtung, da somit, wenn auch sonst der

Receß, von dem gleich die Rede seyn wird, angefochten wird, diese Bestimmung schon ohne ihn rechtsgültig von der Schwedischen Regierung anerkannt ist.

Indem aber doch noch manche andere Differenzen fortdauerten und bei dem Aufkommen neuer Geschäftszweige die alten Zollrollen ungenügend befunden wurden, eine willkürliche Belastung aber nach einseitig gedeuteter Analogie und Observanz der Kaufmannschaft nicht gefallen konnte, so entschloß man sich von Schwedischer wie von Hamburger Seite durch eine gemeinschaftliche Vereinbarung eine rechtliche Grundlage für alle Verhältnisse des Stader-Elbzolls zu Stande zu bringen. Hierzu bot sich eine passende Gelegenheit, als im Jahre 1691 Schwedische Bevollmächtigte in Hamburg wegen einer definitiven Anordnung des Domcapitels unterhandelten. Dieselben bildeten nun mit zwei Hamburgischen Rathsmitgliedern wegen der Staderzoll-Angelegenheit eine Commission, welche den „Stader Receß von 1691 den 11. März" und die damit verbundene „rectificirte Elbzolls-Taxa" abschloß. Da dieser Vertrag die Hauptgrundlage des gesammten rechtlichen Bestandes des Stader-Elbzolls ist, und wir also in der zweiten Abtheilung oft darauf verweisen müssen, so mögen hier sämmtliche Artikel des Recesses, der in dem Eingange ein beständiger Vergleich genannt wird, aufgenommen werden:

Art. I.

Anfänglich hat es sein Verbleiben bey der von höchstermeldter Königl. Majest. in Dero sub dato Stockholm vom 26. Novemb. Anno 1674. denen damahligen Hamburgischen Abgesandten schrifftlich ertheilten gnädigsten Resolution enthaltenen Erklärung, daß nach Einhalt des damahls allda vorgezeigten Privilegii Käysers Friderici I^mo^, und dessen Observance, nach Anzeige höchstbemeldter Königl. Resolution, die Hamburgischen Schiffe von allem Anhalten und Setzen für der Schwinge zu allen Zeiten, so wol in- als aus und nach der See seeglend gäntzlich exempt und befreyet bleiben, mit Abforderung einiges Ungeldes

nicht beschweret, auch die der Stadt Hamburg Bürgern zugehörige Waaren, Güter, Kaufmannschafft, von was Eigenschafft sie auch seyn, frey von allem Zoll und Abnahme passiret, und davon nichts genommen werden soll.

II.

Soll denen Hamburgischen Schiffern, einige unfreye Güter, die in Respect der Freyheit vom Setzen in Hamburger Schiffen die Königl. Zoll-Städte an der Schwinge passiren, von Zoll zu befreyen allerdings verbothen, sondern sollen die Schiffer gehalten seyn, nach Einhalt gemeldten Privilegii, im fürüber fahren, ehe sie hinauf seegeln, entweder selbst an Land zu kommen, oder eine bequeme Person zu schicken, die den See-Pass und Content-Zettul an der Zoll-Stätte in der Stadt Stade dem Königl. Bedienten producire, und wann die Zoll-Bediente des wider dieselbe gemeiniglich habenden Verdachts nicht erlassen wollen, den sub Num. I. hiebey gefügten, und ihnen alsdann fürzulegenden Revers unterschreibe, welche Unterschreibung von bemeldten Zoll-Bedienten nicht tardiret, sondern unverweilet expediret werden soll.

III.

Bey Ankunfft der so Hamburgschen als fremden Schiffer, sollen die Hamburgsche Bürger bey Empfang fremder Güter, die nicht ihr proper eigen, und für ihre Rechnung aus der See dahin gebracht seyn, (als von deren Zolls oder Ungeldes Erstattung sie allerdings frei seyn und bleiben) gleicher Gestalt auch alle der Stadt Hamburg Einwohnere, so nicht beeydigte Bürger seyn, von sowol ihren eigenen, als von ausheimischen und fremden in Commission empfangenen Gütern und Waaren den gebührenden Zoll abstatten und erlegen, Gestalt dann zu dem Ende das deßfalls von Bürgermeistern und Raht in Anno 1608. publicirtes Mandatum, so wie es jetzo geändert und eingerichtet worden, renoviret, und neben der Zoll-Rolle in des Controlleurs Hause ebenmäßig affigiret hängen soll.

IV.

Sollen alle die Elbe herauf kommende Schiffe, die den Zoll, und was sonsten der Stadt Stade zu entrichten, zu zahlen, und die Reinschen Wein-Probes-Gebühr nach altem Herkommen abzustatten, schuldig sind, oder Zoll in Stade bezahlt haben, sich bey ihrer Ankunfft in Hamburg, ehe sie einige Güter löschen, bey dem Königlichen Controlleur angeben, und bey ihm den Stadischen Zoll-Zettel produciren auch da etwa zu Wittenberge oder anderswo auf der Elbe dißseits oder jenseits Stade, ehe sie nach Hamburg kämen, die Löschung, es sey zu Erleichterung oder zu anderer Schiffs-Nohtwendigkeit, bereits gantz oder zum Theil beschehen, nnd die gelöschete Waaren in Schmacken, Leuchtern und andern Schiffs-Geråhten gebracht seyn dieselbe unter Wegens, bey Vermeidung ernstlicher Bestraffung, welche der Königlichen Zoll-Städte wider die fremden Schiffere, und der Stadt über ihre Schiffer, in casum contraventionis zustehet und heimfället, jedoch jederzeit salvis der Hamburger Kauff-Leute Güter und Waaren, nirgends entladen, sondern mit allen einhabenden Waaren nach Hamburg sich begeben, daselbst eine richtige Specification von dem, was ausgeladen seyn möchte, dem Controlleur liefern, damit er dabey Ihrer Königlichen Majest. Dienste könne beobachten, und die Angabe mit der würcklichen Ausladung conferiren.

V.

Hat der Controlleur Zweiffel, ob das von dem Schiffer übergebenes Content-Zettul mit demjenigen so er auf der Stadt Hamburg Zollen übergeben hat, concordire, soll demselben zu so viel mehrer Verhütung alles Unterschleiffs permittiret seyn, die Stadische mit dem auf der Hamburgschen Zoll-Kammer angegebenen Content- und Zoll-Zettul vor und nach der Löschung der Schiffe, nach erfordernder Nothdurfft, zu conferiren, jedoch daß die Schiffer an der Löschung dadurch ohne erhebliche Ursach nicht aufgehalten noch behindert werden; Sonsten soll auch aus der Stadt Zoll-Registern, gleich man Königlicher Seiten gleichfalls zu thun erbietig ist, in benöhtigtem Fall alle dienliche Nach-

richt utrimque gegeben werden, Gestalt dann diese mutuelle Communication beyderseits zu Befoderung guter Richtigkeit dienen wird.

VI.

Es bleibet dem Controlleur frey, die Ausladung der Schiffe zu observiren, jedoch daß der Kauffmann und Schiffer dadurch an der Ausladung ohne erhebliche Ursache nicht behindert werde; Und wann derselbe jemand wegen Unterschleiffs und unrichtigen Verfahrens im Verzollen in scheinlichen Verdacht, und deßfals glaubliche Anzeige hat, erbiehtet sich Bürgermeister und Raht ihm jederzeit durch dero Zoll-Herrn oder sonsten nachdrücklich die Hand dahin zu biehten, daß der Bürger oder Einwohner, wider welchen widrige Vermuhtung ist, die im Content-Zettul befindliche Güter so nicht verzollet seyn, auf seinen geleisteten Bürger-Eyd dahin attestire, daß die Güter, so er laut Content-Zettuls empfangen, sein eigen und proper Gut, auch keinem Fremden oder Einwohnern der Stadt Hamburg gantz oder zum Theil zugehören.

VII.

Will sich der Controlleur damit nicht vergnügen, sondern dennoch das Gegentheil erweisen, oder auch sowohl Bürgere als der Stadt Hamburg Einwohnere Unterschleiffs, unrichtigen Verfahrens oder Verzollens überführen, oder auch mit redlichen gnugsamen Indiciis weiters graviren, soll er damit gehöret, auf beschehene Requisition und Vorfordern des Gegen-Parts die Sache der Gebühr und Rechten nach, jedoch summariè und ohne|jenige Weitläufftigkeit untersuchet, nach ausgefundenem Unterschleiff, unrichtigem Verfahren und Verzollen, der Gravirte oder Uberwiesene respectivè zum Reinigungs-Eyde und verwürckten Straffe, es sey solche die poena commissi, oder sonsten Befindung nach arbitraria, angehalten, und die Straffe dem Controlleur zu Ubersendung nacher Stade an die Königliche Regierung eingehändiget werden.

VIII.

Solten sich auch dergleichen scheinliche Indicia von unrichtigem Verfahren befinden, und beygebracht werden, daß es der Visitation der Einwohner und Bürger Packen und Gühter bedürffe, erbietet sich der Stadt-Magistrat durch die Zoll-Herren zu beschaffen, daß Dero Zoll-Bedienten in Beysein des Controlleurs die Visitation verrichten können, von deren befundenen Bewantnüs Ihm dann beglaubtes Uhrkund willig ertheilet werden soll; Mit Visitirung, Anhalten oder Arrestiren fremder Potentaten oder Herrschafften untergehörigen Schiffern, Schiffen und Gühter aber, wann dieselbe etwa unrichtig angeben oder verzollen, und sonst beym Stader Zoll delinquiren, will die Stadt Hamburg nichts zu schaffen haben, noch sich dazu obligiren, sondern bleibet es desfalls bey Ihrer Königl. Majest. und der Königl. Regierung an der Zoll-Stedte gutfindenden rechtlichen Disposition.

IX.

Hiebey ist auch vermöge höchstgedachter Königl. Resolution von Anno 1674 respectivè fest gestellet und sonst verabredet, daß fremden Schiffern so Ihrer Königl. Majest. und der Stadt Stade Zollen zu entrichten schuldig, so wenig das unterlassene Setzen, als Hamburger Bürgern und Einwohnern die unterlassene Aussetzung einer Person bey der Zoll-Stedte an Land zu Ubergebung des Content-Zettuls nachtheilig seyn solle, im Fall Er wegen Sturms oder starcken Eißgangs, oder auch anderen hohen Noht, für der Schwinge nicht respectivè setzen, oder auch den Mann nicht aussetzen könne, sondern vorbey seegeln müste; Nur daß Er, so bald Er in Hamburg angelanget, den Content-Zettul nacher Stade sende, und dem Controlleur die gehabte Noht vermelde, vorgedachter massen praestanda praestire, auch, da die Gefahr sonsten nicht gnugsam bekant oder erweißlich seyn solte, die Necessität, so dieselbe dazu getrieben, Eydlich erhalten.

X.

Solte auch der Magistrat zu Hamburg vermercken, daß bey Ihrem Zoll von den Schiffern und Bürgern bey denen fremden Wahren Unterschleiff gebrauchet werde, will Derselbe dem Controlleur davon Nachricht geben lassen, damit Derselbe auch dabei Ihrer Königl. Majest. Interesse beobachten künne, welches dann füglich durch die vorhin beliebte mutuelle Communication dessen, was so wol zu Hamburg als zu Stade angegeben worden, wird geschehen können.

XI.

Bleibet Ihrer Königl. Majest. zu Schweden oder Dero Königl. Regierung im Herzogthum Bremen frey, Dero zu Hamburg bestallten Controlleur ein Zoll-Brett zu geben, welches derselbe über der Thür seiner Behausung, die Er an einem denen Schiffern und denen Verzollenden bequemen Orte in der Stadt zu nehmen schuldig ist, auszusetzen hat.

XII.

Es soll auch bemeldtem Controlleur und dessen Leuten alle Securität, der Stadt Hamburg Bürgern und Einwohnern gleich, gehalten werden, von Wachtgehen und andern dergleichen Personal-Oneribus zwar befreyet, übrigens aber keiner Exemption von der Stadt Jurisdiction, ausser was sein Controlleur-Amt und dessen Verrichtungeu betrifft, noch von Accise, Hauer-Schilling, Schoß und Zulage fähig seyn, auch keine Handlung und Kauffmannschaft, es sey directò oder indirectò, treiben.

XIII.

Schließlich werden Ihro Königl. Majestät Dero zu Stade bestallten Regierung alles Ernstes gnädigst anbefehlen, daß Sie ihres Ohrts über diesen Recess mit **Eyfer und Nachdruck halten, und nicht gestatten solle, daß von Ihrer Königl. Majest. Zoll-Bedienten oder Ausliegern auf der Elbe, Neuerung, ungebührliches Aufhalten der Schiffer,**

Ungeldes Abforderung vor schleuniger Expedition, von Schiffern, Schiffen und Gühtern, hinführo eingeführet werde, sondern soll all solches ein vor allemahl allerdings hiemit abgestellet bleiben, auch da desfalls wider Zuversicht über kurtz oder lang geklaget werden solte, schleunigste Abstellung und Wandel geschaffet, und die Zoll-Bediente und Auslieger durch zulängliche Mittel, der Gebühr nach, dazu angewiesen und angehalten werden; Wohingegen gleichwohl die Hamburger Schiffer und Einwohner gehalten seyn sollen, mit ihren Schiffen im vorbeysegeln dem Auslieger, welchem im tieffen Fahr-Wasser zu liegen gebühret, so nahe zu kommen, daß er die Hamburger Flaggen für andern erkennen könne, damit er wissen möge, ob auch fremde Schiffe unter dem Schein als Hamburgische vorbey passiren; Gestalt dann auch im übrigen Bürgermeistere und Raht zu Hamburg sich hiemit dahin erklären, daß Sie diesem Recesse, und was Ihnen darin oblieget, allerdings nachkommen, selbigem zufolge die Ihrigen zu Ihrer Schuldigkeit anweisen, auch sonsten allerdings denselben handhaben und aufrecht erhalten wollen; Alles getreulich und ohne Gefährde.

Zu mehrer Festhaltung dieses seyn Zwey gleichlautende Exemplaria von beyden Theilen, biß auf Ratificatiou so wohl Allerhöchstermeldter Ihrer Königl. Majest. als E. Edl. Hochweisen Rahts Eingangs gedachter Stadt Hamburg, unterschrieben und versiegelt worden.

Stade, den 17 Martii Anno 1691.

Henrich Horn.
(L. S.)

Niels Bielke,
(L. S.)

Joachim Rudiger von Owstien,
(L. S.)

Wolder Schele,
Dr. Synd.
(L. S.)

Hieronymus Sillem.
(L. S.)

Was die mit dem Receß untrennbar zusammenhängende Elbzoll-Taxe betrifft, so ist dieselbe durchaus kein zufälliges Aggregat verschiedener Ansätze, sondern der leitende Gedanke der ganzen Anlage ist leicht zu erkennen. Als Grundlage der Verzollung wird ein Zollsatz ad valorem, und zwar $\frac{1}{16}$ pCt. des Werthes als Maximum angenommen. Da nun aber eine solche Werthverzollung in manchen Fällen unbillig und unthunlich erscheint, auch oft Weitläuftigkeit und Mißtrauen erzeugt, ist für die meisten Gegenstände des Verkehrs eine andere Verzollungsnorm angenommen worden, doch so, daß dem Kaufmann, wo es erforderlich erschien, der Recurs zum alten Maximum von $\frac{1}{16}$ pCt. des Werths verstattet blieb.

Die förmliche und rechtskräftige Ratification dieses redlichen und umsichtigen Vertrages erfolgte ohne weitere Einrede noch in demselben Jahre. Die von Seiten Schwedens lautet so:

„Wir Karl von Gottes Gnaden, König der Schweden... Herzog zu Brehmen und Vehrden ꝛc. ꝛc. Thun hiemit kund und zu wissen; demnach es sich befunden, daß von einigen Zeiten her allerhand Mißbräuche und Defraudationes bei unserm Elbzoll auf der Schwinge eingerissen und vorgegangen, und Wir dahero gut gefunden, zu deren Abschaffung und künpftigen Verhüthung, durch Unsere zu gewissen Angelegenheiten und Verrichtungen in Unsern Herzogthumbern Brehmen und Vehrden Verordnete und Gevollmächtigte Commissarios, Unsere respective Räthe, Feldmarschallen und General-Gouverneuren über Unsere Herzogthümber Brehmen, Vehrden und Pommern, auch bei Unserm hohen Tribunal zu Wismar verordneten Vice-Präsidenten und besonders liebe Getreue, die Woll-Gebohrne, auch Woll-Edlen und Vesten, Herrn Baron Henrich Horn, Herrn Grafen Nils Bielken und Joachim Rudiger von Owstien, mit der Stadt Hamburg deßfals Communication und Handlung pflegen zu lassen, allermaßen obgedachte Unsere Commissarii mit E. Edlen Hochw. Rahts selbiger Stadt Deputirten, denen Edlen und Vesten, Syndico Woldero Scheelen und Rathverwandten Hieronymo Sillem, sich zusammen gethan, der Sachen Bewantnüs mit aller Sorg-

falt erwogen und endlich einen gewissen Receß und Vergleich, de dato Stade den 17. Martii 1691, bestehend in dreizehen Artikeln oder Punkten, bis auf Unserer sowoll als besagten Magistrats Ratification mit einander aufgerichtet, beliebet und geschlossen; Als haben wir solchen errichteten Vergleich hiemit und Krafft dieses in Gnaden approbiren und genehm halten wollen; Befehlen auch hierauf Unsern in denen Herzogthümbern Brehmen und Wehrden jetzo bestellten oder künftig zu bestellenden General-Gouverneuren und Regierung hiemit gnädigst und ernstlich, daß Sie über selbigen Receß mit Ernst und Nachdruck halten und nicht gestatten, daß dawider von Unsern Zollbedienten, Ausliegern auf der Elbe, oder sonsten Jemand der Unsrigen gehandelt oder einige Ungebühr dagegen fürgenommen und verübet werde. Uhrkundlich Unserer Eigenhändigen Unterschrifft und fürgedruckten Königl. Insiegels Datum Stockholm, den 31. October 1691."

Darauf wurde dann auch der Receß sammt der rectificirten Stader Elb-Zoll-Taxa in der Gesetzsammlung der Herzogthümer Bremen und Verden, Stade den 15. Aug. 1692 in aller Form, wie es heißt: „zur beständigen, unabweichlichen Observance" publiciret.

Drittes Kapitel.

Die Schwedische Regierung selbst konnte nicht eben lange Zeit die Erfüllung des Recesses von 1691 garantiren. Wenige Jahre später brach der große Nordische Krieg aus, in dessen Folge auch das Herzogthum Bremen feindlicher Occupation Preis gegeben wurde. Bekannt ist, in welche Bedrängniß und namentlich in wie große Geldverlegenheit im Laufe des Krieges Karl XII. gerieth, und wie er auf alle Weise sich Geldsummen zu verschaffen suchte. Damals machte er auch 1712 der Stadt Hamburg den Antrag, gegen eine Aversionalsumme den Stader-Elbzoll gänzlich und für immer aufheben zu wollen. Auffallend ist es, wie man es jetzt Hamburg zum Vorwurf machen will, damals ein solches Anerbieten nicht eifrigst ergriffen zu haben. Denn dies ist nicht die Folge seiner Gleichgültigkeit oder der Geringfügigkeit der Sache gewesen, sondern nur das Gebot einer ganz gewöhnlichen Klugheitsregel, nach der man nicht gerne Jemanden eine Sache abkauft, die sich bereits im Besitz eines Andern befindet und zu deren Wiedererlangung jenem nicht die geringste Aussicht vorhanden ist. Stade nämlich und das Herzogthum Bremen ward damals schon von den Dänen occupirt und, daß Schweden es nie wiedererhalten werde, leicht vorauszusehen.

Wirklich entsagte auch die Krone Schwedens in dem bald folgenden Friedensschlusse allen Ansprüchen auf Bremen und Verden, und diese Länder kamen 1715 gegen eine Entschädigung von 6 Tonnen Goldes von Dänemark an das Churfürstenthum Hannover, mit dem sie auch bis auf diesen Tag verbunden sind. Hannover übernahm das Land, wie sich von selbst versteht, mit allen demselben beiwohnenden Rechten und Obliegenheiten, also auch den Stader-Elbzoll, unter den früher rechtskräftig eingegangenen Bedingungen, namentlich war kein rechtmäßiger, ja nicht einmal scheinbarer Grund, die fortdauernde Verbind-

lichkeit des Recesses von 1691 in Abrede zu stellen, oder einseitig zu beschränken. Allein gleich mit dem Beginn der Hannöverschen Administration des Stader-Elbzolls trat ein thatsächlicher Zustand desselben ein, der durch allmälige willkürliche Umgestaltung von dem eigentlichen Rechtsverhältniß nur ein schwaches Schattenbild übrig gelassen hat. Es bedarf hier nicht einer speciellen Nachweisung, die sich zur Genüge aus dem zweiten Abschnitte dieser Schrift ergeben wird, und eben so unnöthig wäre es, die Folge der einzelnen Vorstellungen und Protestationen von Seiten Hamburgs gegen jede Verletzung des Recesses und andere einseitige Neuerung aufzuzählen. Es genügt die Bemerkung, daß das ganze achtzehnte Jahrhundert hindurch, unablässliche Contestationen und Reclamationen gegen die factischen Anmaßungen des Stader-Zolls erhoben wurden und bei jeder passenden Gelegenheit Hamburg seine Rechte im weitesten Umfange reservirte, wie solches auch von Hannöverscher Seite selbst eingeräumt wird. Eine Commission, die 1729 zur Regulirung des Stader-Elbzolls zusammentrat, mußte ganz unverrichteter Sache auseinandergehen, weil Hannover auf keine Weise, das einzig rechtliche Verhältniß, den Receß von 1691 als Grundlage einer neuen Vereinbarung anerkennen wollte. Wer aber auch nur im Allgemeinen das Wesen der Deutschen Verhältnisse während jenes Zeitraumes kennt, wird es leicht begreiflich finden, wie erfolglos alle Bemühungen Hamburgs in dieser Sache seyn mußten. Auf Unterstützung anderer Deutschen Staaten konnte Hamburg um so weniger rechnen, als in jenen Zeiten bei diesen sich eine unerklärliche und gänzlich unbegründete Mißgunst gegen das Gedeihen Hamburgs offenbarte.

In Folge der Occupation Hannovers durch die Franzosen, seit 1804, und besonders des Continentalsystems wurde eine Zeitlang das Verhältniß des Hamburger Handels zum Stader-Elbzoll ganz zurückgedrängt. Als nun aber 1814 die frühere Hannöversche Administration des Stader-Zolls wieder eintrat, nahm man nicht nur die frühern Grundsätze der Erhebung in ihrem völligen Umfange wieder auf, sondern suchte überdies auf

eine nicht edle Weise die traurige Unterbrechung der Seehandlung in den vorigen Jahren dahin zu benutzen, minder auffallend neue Anmaßungen und gesteigerte Zoll-Erhebungen einzuleiten. Da schien aber gegen jede weitere Willkür in dieser Belastung des Elbverkehrs eine wirksame Abhülfe vorbereitet zu werden.

Der Congreß zu Wien nämlich hatte auch die so dringenden Interessen des allgemeinen Deutschen Handels in das Bereich seiner Fürsorge gezogen und namentlich dem Hauptnerve des Deutschen Verkehrs, der Flußschiffahrt seine Aufmerksamkeit zugewendet. Aus den Verhandlungen der zu diesem Zwecke niedergesetzten Commission bemerken wir nur, daß in Betreff des Stader-Elbzolls die Hannöverschen Gesandten damals erklärten: que quant au Hanovre ils ne se croyaient point autorisés à consentir à la diminution du droit de péage à Brunshausen *), qui pourrait resulter du changement de droit et de mode de perception sans que sur l'un et l'autre il ne soit accordé une juste indemnité. In wie fern ein solcher Anspruch damals begründet und für die Folge beachtenswerth erscheinen konnte, untersuchen wir hier nicht, sondern weisen nur darauf hin, wie sich hierin keine Spur einer Reservation des Stader-Zolls gegen eine organische Regulirung der gesammten Elbschiffahrt angedeutet findet, daß also unbezweifelt auf denselben die in den Artikeln 108 — 116 der Wiener Acte enthaltenen Bestimmungen ihre rechtmäßige Anwendung finden. Diese aber sind vollständig folgende:

Art. 108. Les puissances dont les états sont séparés ou traversés par une même rivière navigable, s'engagent *à régler d'un commun accord tout ce qui a rapport à sa navigation.* Elles nommeront à cet effet des commissaires, qui se réuniront au plus tard six mois après la fin du Con-

*) Ich bemerke hier ein für alle Mal, daß von Hannöverischer Seite der Stader-Elbzoll gewöhnlich Brunshauser Zoll genannt wird, weil zu Brunshausen das Hauptzollamt dieses Elbzolles ist.

grès et qui prenderont pour bases de leurs travaux les principes suivans:

Art. 109. La navigation dans *tout le cours* des rivières indiquées dans l'articles précédant, du point où chacune d'elles devient navigable *jusqu'à son embouchure*, sera entièrement libre et ne pourra, sous le rapport du commerce, être interdite a personne, en se conformant toutefois aux règlemens qui seront arrêtés pour sa police d'une manière uniforme pour tous, et *aussi favorable que possible au commerce de toutes les nations.*

Art. 110. Le système qui sera établi, tant pour la perception des droits que pour la maintien de la police, sera autant que faire se pourra, *le même pour tout le cours de la rivière* et s'étendra aussi, à moins que des circonstances particulières ne s'y opposent sur ceux de ses embranchements et confluens, qui dans leur cours navigable séparent ou traversent différens états.

Art. 111. *Les droits sur la navigation seront fixés d'une manière uniforme, invariable* et assez indépendante de la qualité différente des marchandises, pour ne pas rendre necessaire un examen detaillé de la cargaison autrement que pour cause de fraude et de contravention. La quotité de ces droits *qui en aucun cas ne pourront excéder ceux existans actuellement*, sera déterminée d'après les circonstances locales qui ne permettent guères d'établir une règle général à cet égard. *On partira neanmoins, en dressant le tarif du point de vue d'encourager le commerce* en facilitant la navigatiou et l'octroi établi sur le Rhin pourra servir d'une norme approximative.

Le tarif une fois réglé il ne pourra plus être augmenté que par un arrangement commun des états riverains, ni la navigation grévée d'autres droits quelconques, autre ceux fixés dans le règlement.

Art. 112. Les bureaux de perception, dont on reduira autant que possible le nombre seront fixés par le règlement

et il ne pourra s'y faire aucun changement que d'un commun accord à moins qu'un des états riverains ne voulût diminuer de ceux qui lui appartiennent exclusivement.

Art. 113. Chaque état riverain se chargera de l'entretien des chemins de halage qui passent par son territoire et des travaux nécessaires pour la même étendue dans le lit de la rivière, pour ne faire éprouver aucun obstacle à la navigation.

Le reglement future fixera la maniére dont les états riverains devront encourir à ces derniers travaux dans le cas où les deux rives appartiennent à différens Gouvernemens.

Art. 114. On n'établira nulle part des droits d'étape, d'échelle, ou de relâche forcée. Quant à ceux qui existent déjà, ils ne seront conservés qu'en tant que les états riverains, sans avoir égard à l'intérêt 'local de l'endroit ou du pays où ils sont etablis, le trouveroient nécessaires ou utiles à la navigation et au commerce en général.

Art. 115. Les douans des états riverains n'auront rien de commun avec les droits de navigation. On empêchera par des dispositons règlémentaires, que l'exercice des fonctions des douaniers ne mette pas d'entraves à la navigation; mais on surveillera par une police exacte sur la rive, toute tentative des habitans de faire la contrebande à l'aide des bateliers.

Art. 116. Tout ce qui est indiqué dans les articles précédens sera déterminé par un règlement commun, qui renfermera également tout ce qui aurait besoin d'être fixé ultérieurement. Le règlement une fois arrêté ne pourra être changé que du consentement de tous les états riverains, et ils auront soin de pourvoir d'une manière convenable et adaptée aux circonstances et aux localités, à son exécution.

Mit diesen Artikeln steht in der engsten Verbindung, als erneuerte Bestätigung und förmliche Garantie, der Bundestagsbeschluß vom 3. August 1820, (die Erfüllung der Vorschriften

der Wiener Congreßacte über die **Freiheit der Fluß-Schifffahrt** betreffend):

Der in den Ministerial-Conferenzen zu Wien verabredete Artikel wegen der Fluß-Schiffahrt, welcher wörtlich so lautet:

„Um der Fluß-Schiffahrt die derselben durch die Wiener „Congreß-Acte Art. 109 bis 116 incl. zugesicherte Freiheit „wirklich zu gewähren, machen sämmtliche dabei betheiligte „Bundesglieder sich verbindlich, die darüber in der Congreß-Acte „gegebenen und vermöge des Art. 19 der Bundesacte den Be„rathungen der Bundes-Versammlung zum Grunde gelegten „Vorschriften unverbrüchlich zu befolgen, wie auch die deshalb „schon bestehenden Unterhandlungen aufs thätigste zu betreiben „und in der kürzestmöglichsten Zeit zu beendigen, wo aber noch „keine Unterhandlungen eingeleitet sind, solche unverzüglich ein„treten zu lassen:"

wird in das Protokoll der Bundesversammlung aufgenommen, und, nach gleichförmiger Zustimmung sämmtlicher Bundesregierungen, dessen förmliche Annahme von Seiten des Deutschen Bundes, mit gleich verbindlicher Kraft, wie die Schluß-Acte selbst hiemit erklärt.

Solche, klar und bestimmt ausgesprochene, Grundsätze mußten sowol Jeden, dem die allgemeine Wohlfahrt des Deutschen Vaterlandes nicht gleichgültig war, als auch insbesondere den aufgeklärten Deutschen Handelsstand zu den schönsten Erwartungen berechtigen. Endlich schien doch für Deutschland der Tag angebrochen zu sein, wo engherzige Lokalinteressen zurückweichen sollten vor den großen Anforderungen des Gesammtwohls, wo Deutschlands herrliche Ströme, die Pulsadern seines Handels nicht länger nach provinziellen Strecken durch willkürliche Belastungen abgesperrt bleiben, sondern für ihren ganzen Lauf als organische Ganze in das Recht der natürlichen Straßen des allgemeinen Deutschen Verkehrs wieder eingesetzt werden sollten. Unter allen Deutschen Strömen konnte aber keiner näher bei diesen Aussichten betheiligt sein, als die **Elbe**. Von Melnick, wo der Fluß schiffbar wird, bis Hamburg, bestanden damals

nicht weniger als 33 Elbzölle, und überdies war noch die Auffahrt in die Elbe bis Hamburg, welche den ganzen Flußhandel am wesentlichsten bedingt, durch den Stader-Elbzoll in seiner eigenmächtigen Ausdehnung beschwert, während die Weser schon die bestimmteste Zusage der Befreiung vom Elsflether-Zoll hatte.

Bei dem Rhein traten die erwähnten Bestimmungen des Wiener Congresses zuerst in Wirksamkeit; freilich hatten hier schon die durchgreifenden Maaßregeln Napoleons nicht wenig vorgearbeitet. Die Regulirung der Flußschiffahrt auf den übrigen Strömen ward dagegen nicht so bald eingeleitet, als die Wiener Acte es verhieß, und eine solche Verzögerung hat wol eben nicht sehr wohlthätig auf das allgemeine Resultat der Verhandlungen eingewirkt. Wäre gleich in den Jahren der noch frischen Begeisterung für die allgemeine Deutsche Sache Hand an's Werk gelegt, so würde die Anregung der Gesinnung, die zu Wien jene liberalen Principien hervorrief, gewiß lebendiger gewesen sein und hätte jedes Unkraut einer selbstsüchtigen Territorialpolitik im Keime erstickt.

Am 3. Juni 1819 eröffnete die Commission zur Organisirung der Elb-Schiffahrt, aus den Bevollmächtigten der Elbufer-Staaten, Oestreich, Sachsen, Preußen, der Anhaltschen Herzogthümer, Hannover, Mecklenburg, Dänemark für Lauenburg und Holstein und der Stadt Hamburg bestehend, ihre Conferenzen zu Dresden. Die Wahrung und Förderung der Hamburgischen Interessen, und somit des Handels im Allgemeinen waren hier, wie auch später bei der Revisions-Commission, der bewährten und auf lange kaufmännische Erfahrung gegründeten Einsicht des Hamburgischen Senators Pehmöller anvertraut, und seinem Eifer und Rathe gemäß wäre eine größere Begünstigung des Handelsbetriebes auf der Elbe zu erwarten gewesen. Der Erfüllung mancher gerechten Forderung und manches billigen Wunsches setzten aber nur zu oft einseitige Lokalinteressen starre Hindernisse entgegen, an deren Hinwegräumung Alles zu setzen, die Commission Anstand nahm.

Was außerhalb der Angelegenheit der Stader-Elbzolls in

der Commission verhandelt und festgesetzt ist, gehört nicht hierher; nur das bemerken wir, daß troß der langwierigen Unterhandlungen und dem liberalen Entgegenkommen einzelner Staaten die Elbschiffahrt im Verhältniß zum Rhein noch sehr belastet zu nennen ist. Gleichwol ist es mit Dank anzuerkennen, daß doch in den Flußzöllen von Melnik bis Hamburg im Durchschnitt wenigstens eine Reduction von ein Fünftel und feste Regulirung eingetreten ist.

Hamburg konnte gleich bei der Einleitung der Unterhandlungen erklären, es erhebe durchaus keinen Elbzoll mehr und schien deshalb um so mehr billige Beachtung seiner Wünsche für die Erleichterung seines unmittelbaren Verkehrs erwarten zu dürfen. Hierzu kommt noch, daß was Hamburg drückt, unabweisbar auf den Verkehr des ganzen Flusses zurückwirkt, indem, wie der Hannöversche Gesandte selbst aussprach, vier Fünftel des gesammten Elbhandels sich in Hamburg concentriren, und Hamburg also im Mittelpunkt dieses Verkehrs am leichtesten und richtigsten erkennen kann, was demselben mehr oder minder Noth thut. Zunächst aber war es Aufgabe des Hamburgischen Bevollmächtigten, in Betreff der Schiffahrt auf der Niederelbe, deren Beschützung seit Jahrhunderten von Hamburg allein ausgegangen war, auch bei dieser Gelegenheit nichts zu verabsäumen, und hiebei war der Stader-Zoll der wichtigste Punkt. Es konnte nicht fehlen, daß gleich bei der Erörterung der allgemeinen Principien diese Angelegenheit mitbegriffen erschien, als man den Beschluß faßte, die Bestimmungen der Wiener Congreß-Akte (Art. 108 — 116) als alleinige Grundlage zu betrachten und demgemäß auch „die Schiffahrt auf der Elbe von da an, wo dieser Fluß schiffbar wird, bis an seinen Ausfluß in das Meer, sowol auf- als niederwärts" gemeinsam zu reguliren.

Hamburg konnte in der einfachen Folgerung aus solchen Prämissen mit Vertrauen der billigen Berücksichtigung seines dringendsten Wunsches, einer gemeinschaftlichen definitiven Regulirung auch des Stader-Elbzolls entgegensehen, als plötzlich

eine sonderbare Wortklauberei sich als hemmende Scheidewand vorschob. Schon in der vierten Conferenz nämlich (19. Juni 1819) erklärte der Hannöversche Commissair: Was den Brunshauser Zoll anlangt, so sei er nur im Allgemeinen autorisirt zu erklären, „daß derselbe blos vom Seegute und Seeschiffen erhoben werde, daher er als ein Seezoll keinen Gegenstand der hiesigen Verhandlungen ausmachen könne." In Erwiederung auf solche willkürliche Interpretation bemerkte der Hamburgische Bevollmächtigte: „Da das gegebene Gesetz sich sehr bestimmt über die Regulirung des ganzen Flusses — régler tout ce qui a rapport à sa navigation — ausgesprochen hat, und alle Schiffahrt auf diesem Flusse, sie komme woher sie wolle, immer Flußschiffahrt bleibt, so kann darüber wol nur eine Meinung sein, daß wenn der große Zweck einer allgemein gesetzlichen freien Stromschiffahrt erreicht werden soll, von Ausnahmen nicht die Rede sein dürfe." Die Commission beschloß hierauf, „daß man sich vorbehalte, in die vom Hamburger Bevollmächtigten wegen des Brunshauser Zolls gegebenen Erörterung einzugehen, bis wohin sich auch der Hannöversche Bevollmächtigte seine Erklärung vorbehalte."

Der eigentliche Zeitpunkt einer ausführlichern Discussion über das ganze Verhältniß des Stader-Elbzolls kam, als die einzelnen Staaten officielle Berichte über die bestehenden Zollämter und Zolltarife eingaben. In dem desfallsigen Hannöverschen Berichte geschah des Brunshauser-Zolls mit keinem Worte Erwähnung, weil, wie der Hannöversche Bevollmächtigte erklärte, sein Hof noch die Ansicht hege, der Brunshauser Zoll sei kein Elbe-, sondern ein Seezoll, übrigens werde er binnen kurzem die Gründe hievon näher entwickeln. Die Commission entgegnete; „sie sehe dieser Entwickelung um so sehnlicher entgegen, als sie bisher die Ueberzeugung habe, daß der Brunshauser-Zoll ein Elbzoll sei und daher allerdings von ihr zur Erörterung gezogen werden müsse." Allein diese ausführlichere Entwickelung, die der Hannöversche Bevollmächtigte in der 21sten Conferenz vorbrachte, giebt keine weitere Begründung als eine aus dem fingirten Begriff des Seezolls

hergeleitete Prätension. „Der Brunshauser-Zoll sei ein Seezoll, denn er werde nur von Seeschiffen und Seegute erhoben, und als solcher müsse die Anordnung desselben für unabhängig von dieser Commission gelten, besonders, da die Uferstaaten, wenigstens die oberhalb Hamburg belegenen überall kein directes Interesse an demselben haben."

Mit einer solchen illusorischen Rechtfertigung durfte die Commission sich nicht begnügen. Ohne in eine unnöthige Widerlegung einzugehen, bemerkte das Präsidium vorläufig nur, daß die Wiener Acte der Competenz der Commission zuweise de régler d'un commun accord tout ce qui a rapport à la navigation, und damals der Hannöv. Gesandte keinesweges den Brunshauser Zoll reservirt habe. Es fordere auch das Interesse aller Uferstaaten und des Handels, daß der Stader-Zoll in Zukunft nicht nach Willkür geändert werde. Hiemit waren die übrigen Mitglieder der Commission einverstanden.

In einer nachträglichen Erklärung beharrte der Hannöversche Bevollmächtigte bei seiner frühern Ansicht, fügte aber im Auftrage seines Hofes die Versicherung hinzu, welche in ihrer sonderbaren Abfassung nachher ganz in Art. 15. der Elbschifffahrts-Acte aufgenommen ist. In Folge dieser wurde dann von der Commission folgender Beschluß gefaßt: „Ohne den Ansichten, „welche der Hann. Bevollmächtigte entwickelt hat, beizustimmen, erwartet die Commission die Mittheilung des „Tarifs und nimmt die Erklärung, daß derselbe ohne Zustim„mung der Uferstaaten nicht erhöht werden soll, mit Dank an."

Dieser Beschluß war noch vollkommen im Sinne der Wiener Acte, und versprach, wenn man die richtigen Folgerungen daraus zog und in's Werk setzte, daß einer definitiven gemeinschaftlichen Regulirung des Stader-Elbzolls nicht entsagt werde. Hannover scheint auch eine solche rechtmäßige Einmischung der Commission ängstlich gescheuet zu haben, und als das geeignetste Mittel, dieselbe zu vereiteln, wählte man die Vorenthaltung des einzuliefernden Tarifs. Leider besaß die Commission nicht Energie genug, auf jede Weise solcher Aus-

flucht gleich den Weg zu verlegen und ihren Beschlüssen consequente Folge zu geben. Erst in der 38sten Conferenz, 25. Febr. 1821, also lange über ein volles Jahr nach jenem Versprechen, ward Hannover an die Vorlegung des Stader-Zolltarifs gemahnt. Doch auch damals ließ sich der Hannöversche Commissair auf nichts weiter ein, als daß er die früheren Versicherungen erneuerte, mit der Bemerkung: „daß sein Hof durchaus nicht gesonnen sei, in den bisherigen Verhältnissen des Brunshauser-Zolls, in so fern sie auf anerkannten Rechten der dabei interessirten Uferstaaten und namentlich der Stadt Hamburg beruhen, einseitige und willkürliche Veränderungen eintreten zu lassen. In so fern jedoch die Ansprüche der obigen Uferstaaten von Seiten Hannovers bisher bestritten seien, müsse es seine Rechte reserviren, wobei es sich jedoch von selbst verstehe, daß sein Hof immer gerne bereit sein werde, die bisherigen Differenzpunkte mit den dabei interessirten Uferstaaten durch besondere Negotiation und ein gegenseitiges freundschaftliches Entgegenkommen zu schlichten, und etwaigen Beschwerden, in so fern sie gegründet sein sollten, unverzüglich abzuhelfen."

Mit Recht beklagte sich hierauf der Hamburgische Bevollmächtigte, wie schon so oft Hannöverscher Seits die Zusage gegeben, aber noch nie erfüllt sei, die Mittel zur Einigung und Regulirung dieses Gegenstandes darbieten zu wollen, wie die bisherigen Vorstellungen und Verhandlungen der directe betheiligten Uferstaaten in Beziehung auf gedachten Zoll bisher zu keinem Resultate geführt haben und wie nun auch die gerechte Erwartung, bei dieser Commission die Angelegenheit auf eine befriedigende Weise regulirt zu sehen, unerfüllt zu bleiben drohe. Er beschränkte sich auf die Erörterung, „daß der Stader-Elbzoll den ganzen Elbhandel und folglich alle daran theilnehmenden Staaten im höchsten Grade interessire und daher die genaue Wissenschaft alles dessen, was denselben betrifft, nicht gleichgültig sein könne. Der einfache Grund dafür spricht sich dahin aus, daß der große den Elbstrom belebende Handel nicht könne geführt werden, ohne Stade zu passiren, und ohne gewissen Modificationen der Abgabe

daselbst unterworfen zu sein, daß folglich überhaupt, zunächst aber nach Anleitung des aus dem Wiener Vertrag entsprungenen Gesetzes, alle auf dem Strome zu entrichtende Gefälle, so dargestellt werden sollen, daß allenthalben Regierung und Kaufmannschaft fortan bestimmt wissen und berechnen können, wofür und wie viel für den Schiffahrtsverkehr auf der ganzen Elbe zu entrichten sein werde." Dann sprach er noch den Wunsch aus, „daß es der königl. Hannöverschen Regierung gefallen möge, auf den Grund bestehender Verträge — die einseitig nicht geändert werden können — mittelst einer zu treffenden zeitgemäßen Vereinbarung zu erklären, was Recht und Gerechtigkeit zu fordern und zu geben erheischt." Der Dänische Bevollmächtigte hatte sich seine definitive Erklärung bis zur officiellen Mittheilung des Stader-Zolltarifs vorbehalten.

Die Majorität der Commission, vermuthlich aus Besorgniß, Hannover werde diese Mittheilung rücksichtslos zurückhalten, so lange der zustehenden Competenz diesmal nicht entsagt sei, beschloß, auf die Ansichten Hannovers einzugehen, damit nicht auch die so mühsam errungene Regulirung der übrigen Elbschiffahrt in's Weite hinausgeschoben werde. Wäre gleich Anfangs die Angelegenheit des Stader-Elbzolls ihrer Bedeutsamkeit gemäß richtig aufgefaßt, hätte die Commission mit Ernst und Nachdruck die natürlichen Folgerungen ihrer Principien festgehalten, wäre sicher das Endresultat befriedigender gewesen und ihre Aufgabe vollständiger gelöst. Jetzt aber hatte die eludirende Politik Hannovers in dieser Sache einen scheinbaren temporären Sieg davon getragen, dessen Erfolg im 15ten Artikel der Elbe-Schiffahrts-Acte sich kund giebt, der (im handgreiflichen Widerspruch mit dem Sinne des Ganzen und im verschrobenen vieldeutigen Ausdruck) so lautet:

„Unbeschadet der in der Congreß-Acte über die Ausdehnung „der Flußschiffahrt enthaltenen allgemeinen Grundsätze ist man „wegen des Brunshauser-Zolles übereingekommen, allen und jeden „weiteren Erörterungen hiemit zu entsagen, gegen die von Han„nover eingegangene Verpflichtung den **Brunshauser** Zolltarif

„der Commission zur Nachricht mitzutheilen und denselben, in „so fern eine Veränderung der Fastagen und Gebinde eine bloße „Declaration der Verzollungsprincipien nicht erforderlich macht, „nicht willkürlich und nicht anders als im Einverständnisse der „dabei interessirten Staaten und namentlich der freien Stadt „Hamburg, zu verändern oder zu erhöhen."

„Seine Majestät der König von Dänemark und „der Senat der freien Stadt Hamburg haben sich auf „den Grund bestehender Observanzen und Verträge „jede darauf beruhende Gerechtsame verwahrt, so, „daß in Beziehung auf den Stader-Zoll denselben „res integra verbleibt."

Uebrigens muß noch bemerkt werden, daß von Hannover nicht früher als am Tage der Ratification die Mittheilung des Stader-Elbzoll-Tarifs an die Commission geschah, denn man konnte sich nicht verhehlen, wie mannichfache und wie gegründete Contestationen eben dieser vorgelegte Tarif nothwendig veranlassen werde.

In den drei Jahren, welche bis zum Zusammentritt der Revisions-Commision für die Elbschiffahrt, den 20. Jan. 1824, verflossen, wurde der ausdrücklichen Zusicherung zum Trotz von Seiten Hannovers nicht die mindeste Einleitung zu einer billigen gemeinschaftlichen Vereinbarung wegen des Stader-Elbzolls mit den zunächst interessirten Staaten, Hamburg und Dänemark getroffen, obschon diese zu wiederholten Malen die dringendsten Anforderungen deshalb ergehen ließen. Hannover eludirte beständig unter dem Vorgeben, man sei schon eifrig mit der Ausarbeitung eines billigen zeitgemäßen Tarifs beschäftigt. So fand die Revisions-Commission diese Angelegenheit noch in demselben unberathenen Stande, wie die erste Commission sie verlassen. Hamburg hatte jedoch schon in einer Note vom 17. Sept. 1823 an alle Uferstaaten dem von Hannover übergebenen Stader-Zolltarif, nachdem es diesen der sorgfältigsten Prüfung unterzogen hatte, gänzlich widersprochen.

Die Discussion über den Stader-Elbzoll bei der Revisions-Commission concentrirte sich natürlich um die erneuerte Erörterung des 15ten Artikels der Elbacte. Zuerst nun gab der Dänische Bevollmächtigte die zu Dresden vorbehaltene definitive Erklärung seines Hofes, in der aufs gründlichste die mannigfachen Vexationen des Stader-Zolls, der rechtliche und thatsächliche Stand der Sache, ihre Wichtigkeit und die Stellung der Commission zu derselben in ausführlicher Deduction dargelegt war, mit fast größerer Heftigkeit als je von Hamburg geschehen war. Wir theilen um so lieber einige Stellen daraus mit, weil sie klar darthun, wie Hamburgs Ansicht von der Sache keineswegs auf einseitigen und übertriebenen Vorurtheilen beruht und seine Beschwerden nicht aus unbegründeten Ansprüchen hervorgegangen sind:

„Daß der Stader-Zoll ein Elbzoll sei, ist nie bezweifelt, und erst in neuester Zeit, handgreiflicher Evidenz zuwider, geläugnet worden. In einer vorliegenden Urkunde vom Jahre 1691 nennt der König von Schweden ihn: Unsern Elbzoll vor der Schwinge.

Ein Schreiben des Geheimen Raths-Collegii in Hannover den 31. Juli 1783 lehnt die Benennung eines Seezolls unbedingt ab und besteht darauf: Stade sei ein Elbzoll. Damals galt es Erweiterung den Befugnisse, jetzt gilt es: Abwehrung von Beschränkungen unter gewechselten Namen.

Hannover behauptet, um sich der Regulirung zu entziehen, der Zoll sei ein Seezoll, denn . . . er werde nur von Seegut und Seeschiffen erhoben.

1. Ist Seegut denn ein Gegenstand, den die Elbzölle als solchen nicht besteuern dürfen, um hier eine Ausnahme von der, ihnen vorgeschriebenen Regel zu Gunsten Stade's zu machen? Keineswegs. Von Seegut wird auf jedem Erhebungs-Amte zwischen Hamburg und Melnik, so gut wie in Stade Zoll erhoben. — Mit demselben Recht also wie Stade, könnten alle jene Zollämter die Competenz der Revisions-Commission für die Ausfuhr wenigstens von sich gewiesen haben.

2. Wird nun aber in Stade wirklich nur von Seegut gehoben? Keineswegs, der Begriff von Seegut wird nach dortiger Anwendung bis zur gänzlichen Aufhebung des Begriffs gedeutet; Seegut heißt Alles, was über See hergekommen seyn könnte.

Von den Seeschiffen so viel, daß Stade die ganze Küstenschiffahrt Holsteins allmälich in sein Bereich gezogen."

In Betreff des Tarifes bemerkte der Dänische Bevollmächtigte: „Der in Dresden edirte Tarif des Brunshauser Zolles ist hiesiger Seits sorgfältig geprüft worden, in so fern Hannover denselben als Norm seiner künftigen Erhebungen betrachtet wissen will. Als Maasstab bei dieser Prüfung konnte nicht das Gutdünken des erhebenden Uferstaates — es mußten dazu die wirklich vorhandenden Berechtigungen und in deren Ermangelung die früheren geregelten Erhebungen genommen werden. Ein Zoll ohne Tarif wäre ein Unding, ein Ueberbleibsel aus den Zeiten des Faustrechts. Eine Norm der Erhebungen muß also auch für jene Zeiten angenommen werden nnd es konnte dafür kein anderer als der in dem Brem- und Verdischen Corp. Constitutionum publicirte und am 15. August 1692 zwischen der Krone Schweden und Hamburg vertragsmäßig aufgestellte Tarif gelten."

„Es ist aber später doch behauptet worden, der Tarif sei nicht auf rechtem und amtlichem Wege zur öffentlichen Kunde gekommen; es sei derselbe auch nie die unabweichliche Richtschnur der Erhebungen gewesen, vielmehr stets nach der Observanz modificirt.

Der Königlich Dänische Bevollmächtigte glaubt, daß gerade in diesem Argument die Commission den kräftigsten Beweggrund zur Regulirung des Brunshauser Zolles sehen müsse, indem durch dasselbe, eingestanden, der Zollpflichtige der absolutesten Willkür für alle Zukunft Preis gegeben wird. Observanz ist eins jener dunkeln Zauberworte, durch die die entgegengesetztesten Wirkungen nach Belieben hervorgerufen werden können, ehrwürdig durch das Berufen auf langen Gebrauch und doch in so fern die Observanz selbst durch den, der sich auf sie beruft, geschaffen und begründet

wird, wiederum nur Werkzeug in den Händen dessen, der sie handhabt. So sind im Laufe des vorigen Jahrhunderts 4 gedruckte Stader-Zolltarife erschienen, jeder anders, jeder erhöht, aber keiner beglaubigt, keiner anerkannt.

Es möchte zwar scheinen, als ob die Krone Hannover auf dieses System durch Edirung eines amtlichen Zolltarifs für die Zukunft Verzicht geleistet habe. Allein hiemit ist dem diesseitigen Interesse auf keine Weise genügt worden.

Einmal weil das Princip, wonach der 1821 edirte Tarif erhebt, unrichtig ist, indem er die verschiedensten Maaßstäbe, Werth, Factur, Preis, Art und Zahl der Gebinde und Maaße vermischt und abwechselnd in Anwendung bringt.

Zweitens weil derselbe auf willkürlichen Erhöhungen des älteren Normal-Tarifs von 1691 begründet ist, folglich die heutigen Sätze auf ungesetzmäßige Weise entstanden sind. Dännemarks res integra fordert Reduction des Zolls auf die nach den Grundsätzen der Wiener Beschlüsse zu ermittelnden ursprünglichen Sätze, und wo es wegen veränderter Beschaffenheit der Gegenstände des Handels, wie deren Verpackung nicht möglich ist, auf diese wiederum zurückzukommen, die Herstellnng des quantitativen Verhältnisses der Ansätze.

Drittens, weil der neue Zolltarif keine gesetzliche, noch vertragsmäßige Kraft besitzt, folglich keine zureichende Bürgschaft darbietet."

Die Erklärung Hamburgs betraf ebenfalls hauptsächlich die Hannöverscher Seits bisher noch entzogene Gelegenheit einer vertragsmäßigen Vereinbarung und den zu Dresden eingereichten willkürlichen Tarif.

Von diesem wurde bemerkt, „daß das maximum der vertragsmäßigen Verzollungsgrundsätze $\frac{1}{16}$ pCt. beträgt, die mehrsten Ansätze aber ungleich weniger bezeichnet stehen; wogegen nach dem neu eingereichten Tarif jenes $\frac{1}{16}$ pCt. zum minimum geworden und die mehrsten bedeutenden Artikel nach Umständen einer Zollabgabe von $\frac{1}{2}$ bis $2\frac{1}{2}$, ja eventualiter bis 5 pCt. unterworfen sind. Wie sehr nun solche willkürliche Belastung dem ganzen

Elbhandel verderblich werden muß, bedarf keiner umständlichen Beweisführung, um so mehr, da nach den so vervielfältigten Zollansätzen und der komplicirten Stellung derselben in diesem neuen, einseitig angefertigten Tarif jeder Beamten-Willkür mehr wie jemals der freieste Spielraum gelassen worden."

Der Antrag beider Staaten an die Commission ging auf vermittelnde Abhülfe.

Die Gegenerklärung des Hannöverschen Bevollmächtigten beharrte bei den in der ersten Commission ausgesprochenen Ansichten und stellte auch diesmal die Competenz der Revisions-Commission in der Staderzoll-Angelegenheit in Abrede. — Das ganze Resultat der Verhandlungen war nur folgender Beschluß:

„Die Revisions-Commission hegt den angelegentlichsten Wunsch, die Königl. Hannöv. Seits versprochene Unterhandlung wegen Ausgleichung der Beschwerden gegen den Brunshauser-Zoll von Seiten Dännemarks und der freien Stadt Hamburg, möglichst bald eröffnet zu sehen ff."

Diesem Wunsche schien denn auch Hannover entsprechen zu wollen, indem es die Eröffnung specieller Unterhandlungen mit den betheiligten Uferstaaten unfehlbar für das Frühjahr 1825 zusagte.

Allein trotz dem durfte Hamburg nicht ohne Mißtrauen diesem Anerbieten einer gemeinschaftlichen Vereinbarung entgegensehen und daran seine Hoffnung auf baldige Abhülfe knüpfen. Denn wie sehr Hannover daran gelegen sei, von der bisherigen willkürlichen und durch kein Rechtsverhältniß geregelten Verwaltung des Stader-Elbzolls nimmer abzulassen, am wenigsten aber die vertragsmäßigen Bestimmungen als Basis jedes neuen Verhältnisses anzuerkennen, hatte ja die eludirende Politik, die es in dieser Angelegenheit während der letzten Jahre geübt, unverholen herausgestellt. Warum sonst hätte es nicht eben sowol in den Jahren 1821 bis 1824 die Mittel zu einer angemessenen Uebereinkunft auf die so dringenden Wünsche der andern Staaten gewähren können? Wie leicht stand es auch ferner in der Macht Hannovers, wenn auch dem leeren Buchstaben des gleich-

sam abgezwungenen Versprechens genügt wurde, dem Wesen nach jede specielle Verhandlung über die Regulirung des Stader-Elbzolls völlig illusorisch zu machen. Leider hat diese Besorgniß sich nur zu sehr bewährt. Freilich traten 1825 Commissionen der betreffenden Staaten in Hamburg und Lüneburg zusammen und hielten mehrere Conferenzen, aber nicht das Mindeste konnte mittelst gemeinschaftlicher Vereinbarung festgestellt werden. Hannovers Forderungen waren zu hoch gespannt. Nur unter der Bedingung, daß Hamburg dem wichtigsten Theile seiner Gerechtsame, den es auf den Grund rechtsgültigen Vertrages immer angesprochen, dem man aber von Hannöv. Seite zu widersprechen für gut befunden, förmlich entsage, bot man Abhülfe an gegen einige Mißbräuche und die Errichtung eines neuen zeitgemäßen Tarifes. Was aber die Hauptsache ist, wie waren die Grundzüge dieses Tarifs, den Hamburg durch seine Anerkennung sanctioniren sollte? Man schien von Hannöverscher Seite fast zu glauben, die dies-seitigen Klagen hätten nicht darin ihren Grund, daß die Zoll-sätze zu hoch, sondern daß sie nicht hoch genug seien.*) Jede weitere Verhandlung auf solcher Grundlage wäre ungereimt gewesen; auch ging die Commission bald auseinander und die Staderzoll-Erhebung bestand nach wie vor in derselben eigenmächtigen und vexatorischen Weise.

Ein neuer Versuch einer billigen Vereinbarung, die von Jahr zu Jahr dringender erschien, geschah von Hamburg gegen Ende des Jahres 1827. Hamburgische Bevollmächtigte wurden nach Hannover gesandt und eine neue Commission begann wiederum die Verhandlungen über den Stader-Elbzoll. Zunächst kam der Zolltarif in Erwägung und man bestrebte sich, eine organische Regulirung desselben vorzunehmen, wozu eine richtige Classification die nothwendige Einleitung ist. Auch wurde ein mit vieler Sachkenntniß entworfenes System

*) Und dies nicht allein bei unwichtigen Artikeln, sondern selbst bei den wesentlichsten Gegenständen der Handlung, z. B. bei Zucker und Baumwolle.

der Verzollung ausgearbeitet und dieses nebst einer Zusammenstellung der Hannöverschen Ansprüche und Concessionen dem Hamburgischen Senate als Grundlage einer künftigen vertragsmäßigen Constituirung des Stader-Elbzolls vorgelegt. Dieser forderte nach üblicher Sitte die Commerz-Deputation zur sorgfältigen Prüfung der beabsichtigten Vereinbarung auf, besonders in wie fern die Veränderung der Zollansätze dem Hamburgischen Handel Erleichterung verheiße. Daß diese aber jedenfalls als minder erheblich und sehr precär erscheinen mußte, geht schon daraus hervor, daß Hannover auch jetzt noch nicht von dem Grundsatz abgehen zu wollen schien, daß die factisch bestehende Zolleinnahme Basis des neuen Tarifes sein müsse. Sowol von Seiten des Seiten des Senats als der Commerz-Deputation beschäftigte man sich thätig mit der Erwägung der so wichtigen Angelegenheit, vom Anfang des Jahres 1828 bis zum Juni 1830. Wie aufrichtig man auch von Hamburgischer Seite strebte, den Ansprüchen Hannovers mit möglichst liberaler Nachgiebigkeit entgegen zu kommen, verboten dennoch mehrfache Rücksichten eine Annahme des proponirten Vergleichs. Abgesehen davon, daß durch diesen einige Geschäftszweige, namentlich des Speditionshandels, zur Compensation, noch schwerer als zuvor belastet werden sollten und bei den wesentlichsten Gegenständen des Verkehrs keine bedeutende Erleichterung eintrat, glaubte man es weder vor den mit Hamburg in Handelsverkehr stehenden Nationen noch auch vor den eignen Nachkommen verantworten zu können, wenn man, um partielle und precäre Vortheile zu erlangen, rechtlich unbegründete Anmaßungen und Mißbräuche zum Rechte erhebe, durch förmliche Anerkennung sanctionire und somit einer künftigen durchgreifenden Abhülfe selbst Hindernisse in den Weg lege. Ueberhaupt kann Hamburg sich durchaus nicht befugt erachten, ohne Beistimmung und Einverständniß sämmtlicher Elbufer-Staaten einen Vertrag über den Stader-Elbzoll abzuschließen, der im Resultate nachtheiliger für den Handel sich zeigen würde, als der „beständige Vergleich" von 1691.

Seit dem Sommer 1830 haben keine neue Verhandlungen über den Stader-Elbzoll Statt gefunden, auch ist die Elbschiffahrts-commission weder 1828, in welchem Jahre sie angesetzt war, noch später wieder zusammen getreten. Der unregulirte Bestand des Stader-Elbzolles lastet noch, seitdem fast ein Viertel-Jahrhundert nach dem Wiener Congreß verflossen, mit seiner ganzen Schwere und Willkür auf dem Elbhandel. Möge der Stadt Hamburg im Interesse aller auf und nach der Elbe Handel treibenden Nationen diese lange Verzögerung und ihre Ausdauer durch eine baldige, vollständige Abhülfe dieses Uebelstandes vergütet werden!

Zweite Abtheilung.

Erörterung der merkantilischen und staatsrechtlichen Gesichtspunkte.

Erstes Capitel.

Schon in den einleitenden Bemerkungen deuteten wir an, wie gerade jetzt ein angemessener Zeitpunkt zu sein scheine, die viele Jahrhundert alten Differenzen wegen des Stader-Elbzolles zur öffentlichen Erörterung zu bringen. Jene Andeutungen näher zu begründen, liegt uns hier ob, denn gerade bei alt hergebrachten Verhältnissen erscheint es meistens nur durch besondere Rücksicht gerechtfertigt, wenn sie ausführlicherer Besprechung unterzogen werden.

Wir wagen es bestimmt auszusprechen, in allen verflossenen acht hundert Jahren seiner Dauer ist zu keiner Zeit eine definitive rechts- und zeitgemäße Regulirung des Stader-Elbzolls so wünschenswerth, ja unerläßlich gewesen, wie in den gegenwärtigen Zeitumständen; nie sind die Verhältnisse des Hamburgischen Handels zu jenem Zolle von solcher Bedeutung für Hamburgs ferneres Gedeihen gewesen. Immer freilich mußte jene Belastung der Elbschiffahrt als ein unangenehmer Druck erscheinen und zu jeder Zeit wäre eine Minderung und Aufhebung derselben eine willkommene Erleichterung des Handels gewesen, aber bei der gegenwärtigen Lage der Dinge muß die Fortdauer der jetzigen Weise des Stader-Elbzolls unmittelbar auf die Abnahme des Hamburgischen Handels einwirken, und eine entsprechende

Anordnung desselben muß als eine wesentliche Bedingung der ferneren commerciellen Wohlfahrt gelten. Daß dies nicht mit Uebertreibung, sondern nach unbefangener Erwägung der betreffenden Verhältnisse gesagt ist, wird Jeder einräumen, der nur folgende Betrachtung richtig auffaßt: Concurrenz ist das anregendste Motiv jeder Betriebsamkeit, jedes Verkehrs, aber der nothwendige Beding einer allseitigen heilsamen Concurrenz ist möglichste Gleichstellung der concurrirenden Theile in ihren äußerlichen Verhältnissen, daß nicht ein einzelner Mitbewerber durch einseitige Fortdauer anderswo gehobener Beschwerden an der vollen Anwendung seiner natürlichen und innern Hülfsmittel gehindert werde.

Dieses Mißverhältniß findet sich aber gegenwärtig bei dem Hamburgischen Handel im Vergleich mit den concurrirenden Handelsplätzen, die ebenfalls durch ihre Lage darauf angewiesen sind, oder dahin trachten, Deutschland mit seinem Bedarf an überseeischen Producten und Fabrikaten zu versorgen, besonders in Bezug auf die Belgischen und Holländischen Häfen, ferner Bremen und Stettin. So lange als diese Handelsplätze ihren directen Verkehr in gleichem Grade durch eine ähnliche Belastung, wie Hamburg durch den Stader-Elbzoll, beschwert sahen oder andere Schwierigkeiten zu überwinden hatten, konnte Hamburg ohne Mißtrauen und Besorgniß jede Mitbewerbung aushalten, ohne durch ihre Rivalität an der frühern Bedeutung seines Welthandels und seines Vertriebes nach ganz Deutschland Einbuße zu befürchten, denn was die wesentlichen Bedingungen des Handelsflors sind, günstige Localität, Industrie der Bewohner, bewährter Credit, Reichthum an Capitalien, so gab Hamburg hierin keinem Handelsort etwas nach. Diese letzteren Punkte sind auch noch bis auf die Gegenwart in demselben Verhältniß geblieben, leider aber haben die Umstände der äußern commerciellen Lage sich nicht gleichmäßig für alle geändert. Während alle jene concurrirenden Handelsplätze entweder von den meisten der früheren Belastungen ganz befreit oder die nicht fortzuräumenden äußern Hindernisse durch anderweitige Vergünstigung ihnen möglichst

ausgeglichen sind, ist Hamburg allein nach wie vor unter dem Drucke des Stader=Elbzolls geblieben, ja dieser Druck ist selbst noch gesteigert, und auch durch keine andere neue Vergünstigung einigermaßen compensirt.

Was zuerst Belgien betrifft, so war das vorige Jahrhundert hindurch die Schelde dem Handelsverkehr gesperrt, und Antwerpen, einst der Stapelplatz für den ganzen Norden von Europa, in Folge davon gänzlich verödet. In der neuesten Zeit aber hebt sich der Verkehr Antwerpens von Jahr zu Jahr und auch der Handel der übrigen Belgischen Häfen gewinnt immer mehr Bedeutung. Die trefflichsten Kunststraßen und Eisenbahnen durchziehen wie ein Netz das ganze Land; sie erleichtern und beleben nicht nur den inländischen Verkehr, sondern bieten eben so sehr der See = Einfuhr nach den Grenzen Deutschlands und den Rheinstädten einen bequemen und schnellen Transport dar, um auf dem Rheine und seinen Nebenflüssen weiter verführt zu werden. Trotz dem, daß bis jetzt politische Rücksichten diesem Verkehr abhold sind, beziehen schon manche Binnenmärkte Deutschlands ihre Colonial=Producte statt wie früher aus Hamburg aus Belgischen Häfen. Welche Aussicht für die Zeit, wenn die politischen Differenzen schwinden und das System der Eisenbahnen dort seine volle Ausdehnung erlangt! Hamburg hat eigentlich durch Antwerpens Verödung seine jetzige Bedeutung für den Welthandel gewonnen, möge nicht Hamburg in gleichem Grade sinken, wie Antwerpen steigt! — Einen noch gefährlicheren Handelsrival erblicken wir in Holland, das durch seine Lage und seine Canäle sich fast in ganz ähnlicher Beziehung zum Rheine befindet, als Hamburg zur Elbe. Früher freilich, als der Rhein noch mehr als die Elbe durch Flußzölle und Stapelrechte abgesperrt und jeder Großhandel auf demselben gehemmt war, wählte der Holländer oft Hamburg zum Vertriebsweg seiner Waaren ins Innere von Deutschland. Dies fing an sich sehr merklich zu verändern, als 1815 die erste Organisation der binnenländischen Rheinschiffahrt ins Leben trat; allein gerade über einen wesentlichsten Punkt, die Hinauffahrt

von der See in den Rhein, dauerten manche Differenzen fort, die diesem Handelszuge noch einige Hindernisse in den Weg legten. Seitdem aber eine ganz neue Rheinschiffahrts-Acte vom 31. März 1831 errichtet ist, sind mit allseitiger und entgegen kommender Liberalität von den betreffenden Staaten die drückenden Belastungen, die den directen Verkehr von der See nach den Rheinlanden früher bedingten, möglichst ermäßigt oder ganz gehoben, namentlich ist von den Niederlanden jetzt ohne Einschränkung der Leck und die Waal als Fortsetzung des Rheines anerkannt worden und die Schiffahrt von der See her auf beiden Armen mit keinen besondern Abgaben beschwert. In Rücksicht hierauf ist nun auch Artikel XI. jener Acte zur Begünstigung des Niederländischen Verkehrs nach Deutschland hin so festgestellt: „Die hohen Regierungen der Rheinuferstaaten „machen sich zur Erwiederung der ihnen günstigen in den vor„stehenden Artikeln enthaltenen Stipulationen dazu verbindlich, „die bereits durch die Wiener Congreßacte für den ganzen Lauf „des Rheins verabredete allgemeine Befreiung von Transito„gebühren zu Gunsten der Niederländischen Schiffe auf den „Wasser-Transport solcher Waaren auszudehnen, welche den „Rhein verlassen und in Flüsse, Canäle oder andere schiffbare „Verbindungswege des Inlandes einlaufen, um sodann durch „die gedachten Staaten zu transitiren, in soweit letzteres ohne „Vertauschung des Wasser-Transports mit einem Land-Trans„port geschehen kann.“

Außerdem sind auch noch zur Erleichterung dieses Verkehrs längst dem ganzen Rheinufer mehrere Städte zu Freihäfen erklärt worden.

Es ist eben nicht besondere Combination erforderlich, um einzusehen, was die leitende Idee dieser und der damit zusammenhängenden Bestimmungen ist. Der Rhein soll in seine Rechte als natürliche Verbindungsstraße eines großen Theils von Deutschland mit der See wieder hergestellt werden und die Handelspolitik der Niederlande strebt dahin, soviel als möglich den directen Vertrieb der überseeischen Waaren ins Innere von ganz

Deutschland sich anzueignen. Erlangte die Elbe und ihr ganzer Lauf gleich liberale Erleichterung des Verkehrs als dem Rhein jetzt zu Theil geworden ist, so könnte, wie die Localität der Handelsplätze und die Betriebsamkeit des respectiven Handelsstandes es modificiren, das commerzielle Flußgebiet des Rheins und der Elbe ohne neidische Rivalität, ohne unbillige Bevorzugung des einen, neben einander fortbestehen und gedeihen. Bleibt aber die gegenwärtige Lage der Dinge für beide, so erleidet unabweisbar der ganze Deutsche Strom der Elbe eine unverdiente Beeinträchtigung und Uebervortheilung, und eine Deutsche Handelsstadt wird zum Vortheil eines fremden Staates bedrückt.

Doch noch größere Gefahr für Hamburgs Handel zeigt sich von Seiten der Holländischen Rivalität, wenn Holland durch einen besondern Handelstractat mit den Deutschen Zollvereinstaaten Zollvergünstigung für die directe Einfuhr seiner Colonialproducte erlangt. Man wußte schon seit einiger Zeit, daß hierüber einleitende Unterhandlungen gepflogen wurden und nun findet sich auch in der letzten Eröffnungsrede der General-Staaten (vom 16. October d. J.) folgende officielle Mittheilung: „Auch sind bereits Unterhandlungen zur Regulirung des Handelsverkehrs mit den Staaten des Deutschen Zollvereins eröffnet.“ Bei der bekannten Discretion der Holländischen Regierung in solchen Dingen, darf man mit Bestimmtheit behaupten, daß die betreffenden Unterhandlungen schon nahe zum Abschluß gediehen sind und ihr Erfolg nicht mehr zweifelhaft erscheint.

Wir wenden uns zu der Mitbewerbung, die in Deutschland selbst sich geltend macht. Bremen befand sich früher in derselben Lage hinsichtlich der Weserschiffahrt als Hamburg zu der Elbschiffahrt; was Stade für Hamburg ist, war für Bremen Elsfleth. An beiden Orten wurde von den Seewärts heraufsfahrenden Schiffen ein bedeutender Zoll erhoben, und wie zwischen Hamburg und der Stader Regierung, so fanden auch zwischen Bremen und Oldenburg wegen des Elsflether Weserzolls Jahrhunderte hindurch unablässige Differenzen und Contestationen Statt. Bremen war so glücklich, auf dem Regens-

burger Congreß von 1803 die bestimmte Zusicherung zu erlangen, daß der Elsflether Zoll nach Verlauf von zehn Jahren gänzlich und für immer aufgehoben werden solle, indem Oldenburg für diese Concession anderweitig entschädigt wurde.*) Doch geschah deßungeachtet die schließliche Beilegung der Sache nicht ohne manche Schwierigkeit und nur durch Vermittelung des Deutschen Bundes. Seit dem 5. Mai 1820 ist nun diese Fessel des Weserhandels gänzlich beseitigt und der so erleichterte Handel Bremens hat sich seitdem auffallend gehoben. Ferner ist auch durch die Anlegung des neuen Bremer Hafens viel gethan, den Handelszug nach der Weser möglichst aufzumuntern, daß von da durch Bremens Verbindungen die weitere Versendung nach dem Binnenlande vermittelt werde. Fern sei es von Hamburg, der Schwesterstadt ihren Handelsflor mißgönnen zu wollen, aber gewiß ist es kein unbilliger Wunsch zu nennen, daß Hamburg, was die äußere Begünstigung des Verkehrs angeht, mit Bremen gleichgestellt zu werden begehrt. Auch kann der Hand beider Städte unter gleichen Verhältnissen ohne Eifersucht zur Blüthe gelangen und eine wohlangebrachte Concurrenz heilsam für die Wohlfahrt beider Hansestädte und die Belebung des ganzen Deutschen Verkehrs werden.

Endlich sei noch Stettins gedacht, dessen directen Handel auf alle Weise zu beleben und zu heben, ein langgenährter Lieblingsplan der Preußischen Handelspolitik ist, und jetzt durch manche Bevorzugung erstrebt wird. Wenn nun durch solche besondere Begünstigungen die Nachtheile, welche aus der längern Seefahrt und dem Sundzoll nothwendig entstehen, einigermaßen compensirt werden, dagegen die directe Handelsstraße der Elbe ohne andere Entschädigung durch den Stader-Elbzoll willkürlich belastet bleibt, so ist leicht abzusehen, daß die Versorgung der

*) Unwillkürlich drängt sich hier die Frage auf, warum hat Hamburg nicht ebenfalls bei der günstigen Gelegenheit jenes ominösen Regensburger Congresses sich des Stader-Elbzolls erledigen können. Was mag die eigentliche Ursache davon sein?

nordöstlichen Theile Deutschlands mit überseeischen Waaren auf dem bequemeren und hergebrachten Wege über Hamburg allmälig durch Stettin und den Oderhandel nachtheilig beeinträchtigt werden dürfte. Dieser mit so vielem Eifer erstrebte Handelszug ist nicht die mindest gefährliche Rivalität für den Elbhandel. Jede Erweiterung des einen geschieht nur auf Kosten des andern. Das commercielle Gebiet beider ist so in einander übergehend, daß auch der geringste Vortheil entscheidend einwirkt.

Ich muß hier gleich einem Einwurfe begegnen, der gewiß von Manchem und nicht ohne Schein erhoben werden kann. Man wird sagen, das eben Entwickelte scheine durchaus nicht leere Behauptung, allein in Wirklichkeit werde sich die Sache doch anders gestalten, und jene Besorgnisse sich nicht bewähren, Hamburg werde doch Hamburg bleiben und sein Handel, der trotz des Stader-Elbzolls sich seit Jahrhunderten gehalten und gehoben habe, stehe auch für die Zukunft unerschütterlich. Was über die jetzt gefährlichere Concurrenz gesagt sei, werde ja durch die Erfahrung der letzten Jahre genügend widerlegt, denn trotz dem, daß die Rheinschiffahrt so liberal organisirt und daß die Fahrt von der See bis nach Bremen völlig frei geworden sei, auch Stettins directer Verkehr so protegirt werde, habe dennoch die See-Einfuhr nach Hamburg während der letztverflossenen Jahre sich im Durchschnitt um nichts vermindert, ja in mancher Beziehung bedeutend gehoben. Wie wünschenswerth also auch eine billige Einrichtung des Stader-Elbzolls sei, so brauche man doch darin noch nicht eine so wichtige Angelegenheit für Hamburgs Handel, und noch weniger eine Lebensfrage für die commercielle Zukunft Hamburgs zu erblicken. Ich antworte auf diese und ähnliche Einwürfe nur mit einem allgemeinen Satze, der auch aus der Erfahrung, aber nicht aus der weniger Jahre, sondern der vielen Jahrhunderte der Geschichte, entnommen ist, daß nämlich in den großartigen Verhältnissen und Richtungen des Handels bedeutende und wesentliche Veränderungen und Wechsel der allgemeinen althergebrachten Handelszüge nur langsam und allmälig eintreten. Wenn aber eine solche wichtige

Veränderung erst einmal stattgefunden, dann ist es ein schwieriges Beginnen, den Handelsstrom in sein altes Bette zurückzuleiten. Daher ist es auch die wesentlichste Aufgabe der Handelspolitik, mit spähendem Blicke in die Zukunft drohende Hemmungen schon in ihrem Entstehen richtig zu würdigen und ihnen entgegen zu wirken; denn die Nachtheile eines einmal eingerissenen Uebels wieder aufzuheben und rückgängig zu machen, ist ihr nur selten gelungen. Auch wenn die lästige Fessel der Stader-Zoll nicht gelös't wird, wird der Hamburgische Verkehr vielleicht noch mehrere Jahre der nächsten Zukunft durch die erwähnte Concurrenz von seiner früheren Bedeutung nicht verdrängt werden. Die natürliche Lage des Orts, die vielen festgegründeten und wohlthätigen Institute zu Nutzen des Handels, sein alter und weitberühmter Credit, sein Reichthum an Capitalien, die Ausdehnung seiner Geschäftsverbindungen, die Thätigkeit und Geschäftskenntniß seiner Kaufmannschaft sind zu bedeutsam und einflußreich, als daß schnell und plötzlich der alte gewohnte Handelszug sich abwenden könnte. Doch allmälig werden die concurrirenden Handelsplätze den Vortheil ihrer Einfuhr von Jahr zu Jahr mehr geltend zu machen suchen, nach und nach ihre Handelsverbindungen zur Beeinträchtigung Hamburgs erweitern aufgefordert durch die gegenwärtige Gestaltung des Welthandels.

Diese nämlich bringt es mit sich, daß jede Concurrenz, die nur die allerleichteste Bevorzugung in ihre Waagschaale legen kann, doppelt gefährlich wird, und jeder Handelsplatz seine natürlichen und örtlichen Vortheile ohne jedes äußere Hinderniß zu benutzen suchen muß. Richtig bemerkt in dieser Beziehung ein bewährter Kenner der Handelspolitik, Nebenius, „sehr schnell äußert sich die Wirkung einer erleichterten Concurrenz mit rivalisirenden Handelsstraßen in der Ableitung der Transporte. Hier bedarf es keiner neuen Handelsverbindungen, keiner

---

*) Ich berufe mich auf die oben S. 21. angeführte Stelle aus einem Schreiben vom Jahre 1630.

Veränderung in den Productions- und Consumtionsverhältnissen; es handelt sich nur um die Wahl eines Weges, auf dem die Gegenstände eines gewohnten Waarenvertausches am schnellsten und wohlfeilsten an den Ort ihrer Bestimmung gelangen. Wenn der Versender oder Bezieher heute findet, daß die Bedingungen des Transports auf einer Route günstiger geworden, als auf der andern, so wird er auf der Stelle den vortheilhaftern Weg wählen.“ Ein langjähriger allgemeiner Friede der größeren Staaten, ein wetteifernder Fleiß und möglichst gesteigerte Production aller Länder, der auf alle Art und Weise beschleunigte und vermehrte Verkehr — alles dies und noch manche andere Nebenumstände haben in dem Handelsbetrieb jeder Gattung eine so vervielfachte und eifersüchtige allgemeine Concurrenz erzeugt, sowol ganzer Staaten, als auch der einzelnen Individuen, wie die Handelsgeschichte aller frühern Zeiten wol nicht in einem ähnlichen Grade nachweisen kann. Diese Concurrenz hat in den letzten Jahrzehenden auf alle Geschäftszweige ihre unausbleibliche Einwirkung erstreckt und die Preise zu der niedrigsten Grenze der Wohlfeilheit herabgedrückt, wodurch natürlich der Verdienst des Kaufmanns, im Verhältniß der einzelnen Waaren mit früheren Zeiten verglichen, bedeutende Verminderung erlitten hat. Mit einer Genauigkeit und Aengstlichkeit, die früher seltsam und lächerlich erschienen wäre, trachtet man jetzt überall dahin, die Handelsspeesen und alle andern Unkosten des Verkehrs so viel als möglich zu ermäßigen oder ihnen ganz aus dem Wege zu gehen. Der reine Gewinn bei manchen Gegenständen des Verkehrs ist jetzt von der Art geworden, daß er eine noch äußerlich hinzukommende Verkürzung, wie sie jetzt der Stader-Zoll für Hamburg bedingt, auf die Länge nicht ertragen kann. In früheren Zeiten, als, wie man zu sagen pflegt, die Geschäfte besser gingen, hielt man sich unbedenklich an den einmal gewählten Handelsweg ohne einen Vortheil mit der Goldwaage gegen den andern abzuwägen und damals hätte die Vergünstigung, die andern Handelsplätzen durch die Aufhebung der sie betreffenden Flußzölle erwachsen wäre, dem Verkehr Hamburgs nicht so baldigen Abbruch gedroht.

In der Gegenwart aber hat, wie die obige Erörterung zeigt, sich die Sache anders gestellt. Wer jetzt aus dem Auslande Produkte und Fabrikate nach Deutschland versenden will, wird gewiß in sorgfältige Berechnung ziehen, daß die Waaren, ehe sie auf den Hamburger Markt gelangen können, zuvor dem Stader-Zoll unterworfen sind, dessen Forderung er nicht einmal bestimmt vorher wissen kann. Dem Binnenländer werden jetzt gemeiniglich, ohne daß er selbst erst Mühe hat, dieselben Waaren von verschiedenen Seiten angeboten und er wird natürlich den Antrag wählen, der die niedrigern Preise für sich hat, wäre der Unterschied auch noch so klein. Die Kaufleute der mitbewerbenden Häfen brauchen nur die Unkosten des Transports nach jenem Orte zu berechnen, während der Hamburger überdies noch die Abgaben des Stader-Zolls in Anschlag zu bringen hat.

Zu den eben dargelegten Verhältnissen kommt nun noch *ein* anderer, eng damit verbundener Umstand, um das Bedürfniß des Hamburgischen Handels nach einer andern Gestaltung des Stader-Zolls zu vermehren.

Das Vorwalten der Speditions- und Commissions-Geschäfte liegt in der allgemeinen Entwickelung des Welthandels unserer Zeit. Aber grade diese Handelszweige sind am empfindsamsten gegen jede, auch die mindeste Beschwerung. Beim Proper-Geschäfte ist im glücklichen Falle der Handelsverdienst größer, so daß eine kleine Nebenabgabe minder beachtet zu werden braucht, und ihm ist ja auch, falls er fortbestehen will, keine andere Wahl gelassen, als die Unkosten, die sein Handelsplatz bedingt, zu ertragen und möglichst zu compensiren. Dagegen bleibt dem Commissionshandel freie Wahl, alle Speesen, die mit diesem oder jenem concurrirenden Handelsplatze verbunden sind, zu erwägen um darnach den Gang des Geschäfts zu richten. Wenn bis jetzt noch keine auffallende Veränderung hierin für Hamburg eingetreten ist, so bürgt dies nicht dafür, daß es nicht bald geschehen kann. Denn die weitern Geschäftsverbindungen jener Städte auf Kosten Hamburgs bilden und befestigen sich allmälig; aber wenn nur einige Beispiele des veränderten Handelszuges erst bekannt

werden, so wird eine allgemeine Einwirkung auf die Richtung des Verkehrs nicht ausbleiben. Wir wollen zu dieser Bemerkung, deren Richtigkeit sich aus der Natur der Sache leicht herausstellt, nur einen einzigen Fall als Beleg des Gesagten hervorheben. Aus mehreren Ausfuhr-Plätzen America's werden jetzt immer häufiger reiche Ladungen ohne feste Bestimmung abgeschickt, zum Beispiel for Cowes or a market, und erst von London, Liverpool oder sonst kommt die Ordre, an welchem Platze das Schiff lössen soll. Da nun in Folge des großen Vorraths der noch aufgehäuften Waaren, so wie der schnellen und regelmäßigen Communication, gewöhnlich in den gleichzeitigen Marktpreisen derselben Waaren an den Handelsplätzen die in ihren commerciellen Gebieten concurriren, fast kein namhafter Unterschied stattfindet, so werden unter solchen gleichen Umständen andere Nordseehäfen sehr oft Hamburg vorgezogen, weil die Hineinführung der Waaren daselbst keiner solchen Belastung unterliegt, als der Stader-Elbzoll für Hamburg bedingt, denn bei nicht eben besondern Handelsconjuncturen kommt für den Belauf einer großen Schiffsladung $\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{2}$ pCt. wol in Betracht. Daß Hamburg jetzt dennoch oft den Vorzug erhält, ist seinem Credit und seinen großen Capitalien zuzuschreiben, doch dieses kann vielleicht bald von den andern Plätzen in gleichem Maaße dargeboten werden.

Wenn nun einleuchtend ist, wie durch die gesteigerte Rivalität der concurrirenden Handelsplätze, und durch die Gestaltung des allgemeinen Handelsverkehrs Hamburgs Handelsflor bedroht erscheint, so soll man mir nach den vorangehenden Bemerkungen nicht die Ansicht unterlegen, als würde die Entfernung der Beeinträchtigung durch den Stader-Elbzoll jede Mitbewerbung für immer und in allen Beziehungen für Hamburg unschädlich machen. Nur dies habe ich andeuten wollen: Hamburg muß Hand ans Werk legen, in der äußern Bedingung des Verkehrs den concurrirenden Plätzen möglichst gleich zu stehen, es muß den geringsten und unscheinbarsten Vortheilen wie Nachtheilen die aufmerksamste Beachtung zu Theil werden lassen, es muß die na-

türlichen Begünstigungen seines Handels in unverkümmerte Wirksamkeit zu setzen suchen. Die mannigfachsten Anforderungen zeigen sich hier. Aber alles zugleich, oder bald dieses, bald jenes erfassen, führt nicht zum Ziele. Eins muß nach dem andern vorgenommen und mit ernster Beharrlichkeit durchgesetzt werden, und was zunächst liegt, zuerst. Was liegt nun aber näher, als die **Freiheit der Nieder-Elbe** zu begründen, nicht hinter Bremen zurück zu stehen, das gewußt hat, sich des Elsflether-Zolls zu erledigen, zumal da seit der Wiener Acte die Deutsche Flußschiffahrt so allgemeine Berücksichtigung gefunden und die Verkehrs- und Zollverhältnisse in ganz Deutschland gegenwärtig solche gründliche Aufmerksamkeit finden, die vielleicht bald und auf lange gestört werden kann. Ist erst **ein** Hinderniß aus dem Wege geräumt, so versucht man sich desto zuversichtlicher und energischer an den noch übrig bleibenden. Das Gegentheil erfolgt aber nothwendig, wenn man sich später gestehen muß, die zeitgemäße Aufforderung zur Abschaffung des zunächst liegenden Uebelstandes unbenutzt gelassen zu haben. Dies wird der Fall sein, wenn man jetzt nicht Alles aufbietet, den Stader-Zoll anders zu gestalten. Darum sehe ich vornämlich in dieser Sache eine so hohe Bedeutung für die gesammte commercielle Zukunft Hamburgs. Wenn unter jetzigen Umständen nichts geschieht, wird nicht nach abermals 150 Jahren der Hamburgische Handel vielleicht im gleichen oder noch schlimmeren Verhältnisse zum jetzigen Bestand des Stader-Elbzolls stehen, als der heutige zum Receß von 1691? Welche Garantie hat Hamburg dagegen?

Zweites Capitel.

Manchen Lesern wird vielleicht die wahre Bedeutung der Staderzoll-Belastung für den Handel klarer vor Augen treten, und die Hamburgischen Beschwerden, zu denen wir jetzt übergehen, weniger kleinlich und übertrieben erscheinen, wenn neben der allgemeinen Entwickelung bestimmte Zahlen vorgelegt werden. Durch gefällige Mittheilung authentischer Berichte und mühsamer Arbeiten sind wir in den Stand gesetzt, wenigstens in annähernden Angaben nachzuweisen, wie schwer jene Bedrückung auf dem Elbhandel lastet.

Laut uns vorliegenden Staderzoll-Rechnungen zahlten

im Jahre	1834	1883	hier angekommene Schiffe an Stader-Zoll..	432,521 ℳ	14 ß Crt.	
„	1835	1959	„	386,008 „	3 „	
„	1836	1982	„	407,584 „	13 „	

Man kann nun auf die gesammte Staderzoll-Erhebung schließen, wenn man erwägt, daß die angegebenen Zahlen bei weitem nicht alle Schiffe umfassen. Diejenigen, die von sich und ihren Ladungen den Stader-Zoll entweder an Ort und Stelle, in Altona oder sonst bezahlt haben, konnten nicht mit in Anschlag gebracht werden und manche Accidenzien sind außerdem gänzlich unbeachtet gelassen.

Aus den fortlaufenden Nummern der Staderzoll-Rechnungen ergiebt sich aber, daß im Jahre 1834 4581 Schiffe
1835 4623 „
1836 4388 „
Brunshausen passirten und Zoll erlegten.

Während also, wie oben gezeigt, in den 3 Jahren 1834 bis 1836 5824 Schiffe an Staderzoll 1,226,114 ℳ 14 ß Crt. erlegten, (im Durchschnitt 210 ℳ 8 ß das Schiff) können wir den Zollertrag von 7768 Schiffen mit ihren Ladungen in dem-

selben Zeitraume nicht näher bestimmen. Geben wir auch zu, daß im Allgemeinen die Abgaben dieser Schiffe minder bedeutend sein konnten, so dürfen wir doch mit Rücksicht hierauf ohne Uebertreibung annehmen, daß der Stader = Zoll alljährlich den Elbhandel mit weit über fünfmal hunderttausend Mark Courant bedrückt.

Selbst wenn eine so schwere Belastung eines Armes des Welthandels ohne entsprechende Gegenleistung in alten Rechten und Verträgen vollständig begründet wäre, würde die jetzige Zeit eine solche Fessel des natürlichen Verkehrs unwillig ertragen, wie viel mehr, wenn nachzuweisen ist, daß nur in Folge einseitiger Erhöhung und Ausdehnung der zustehenden Berechtigung die Bedrückung eine solche Höhe erreicht hat, und grade dadurch der billigen völligen Erledigung derselben die größte Schwierigkeit geschaffen wird.

Hierauf bezieht sich nun die folgende Erörterung.

Die Beschwerden des Hamburger Handelsstandes, die sich in unserer Zeit gegen den thatsächlichen Bestand des Stader-Elbzolles erhoben haben, schließen sich eng an die ununterbrochene Beschwerdeführung Hamburgs in dieser Sache seit Beginn des vorigen Jahrhunderts. Freilich muß die Entwickelung der Hamburgischen Beschwerden jetzt ziemlich verschieden ausfallen, von einer, die etwa vor 50 oder 100 Jahren unternommen ist, doch dies nicht darum, weil einige frühere Klagepunkte durch gewährte Abhülfe bereits erledigt wären, sondern im Gegentheil, weil die älteren Beschwerden, statt wegzufallen, durch andere und noch gewichtigere hinzugekommene oft nur in den Hintergrund gestellt sind, und immer neue Glieder sich an die alte Kette anfügten. Je mehr man klagte, desto mehr Anlaß zu neuen Klagen schien das Stader = Zollamt absichtlich geben zu wollen. Allmälig und ganz systematisch hat dieses seine einseitigen Ansprüche und Zollerhebungen auszudehnen und zu steigern gewußt, nie aber einen einmal angemaßten Vortheil wieder aufgegeben. Ohne eine Beachtung der stufenweisen Entwickelung und der einzelnen Uebergänge in der factischen Gestaltung des

Stader-Zolls muß man es völlig unbegreiflich finden, wie eine Beziehung zwischen dem gegenwärtigen Bestande desselben mit der erwiesenen rechtmäßigen Einrichtung Statt haben könne. Für die ganze folgende specielle Erörterung genüge diese allgemeine Bemerkung, die durch einzelne Beispiele hinreichend begründet wird; in allen besondern Fällen die allmälige Steigerung nachzuweisen, wäre eine unnöthige Mühe gewesen.

Die Beschwerden Hamburgs gegen den Stader-Elbzoll, wie derselbe gegenwärtig verwaltet wird, lassen sich unter drei Gesichtspunkte zurückführen: 1) die einseitige Aufschraubung der vertragsmäßigen Zolltaxe; 2) die mannigfache Willkür und Vexation bei der Erhebung des Zolls; 3) die Verkümmerung der den Hamburgern insbesondere zuständigen Gerechtsame. *) Alle zusammen aber gehen von dem einen Punkte aus, der eigenmächtigen Veränderung des Recesses und der Taxa von 1691 und 1692, des beständigen Vergleichs.

I. Die Beschwerden in Betreff des Tarifs.

Aus dem historischen Berichte erhellt, wie ursprünglich die Norm der Verzollung in der Quantität der Güter gegeben war (theloneum persolvat secundum bonorum quantitatem), angemessen der ältesten Gestaltung des betreffenden Handels, der sich auf wenige leicht zu schätzende Objecte beschränkte. Als im Fortgang der Zeiten bei der sehr zunehmenden Vermehrung der Bedürfnisse wie der seewärts eingeführten Handelsartikel dieses Zollsystem in gar vielen Fällen nicht mehr ausreichte, indem die neu hinzukommenden Gegenstände des Seehandels meistentheils von geringerer Quantität aber bedeutenderem Werthe als die

---

*) Ich bekenne hier unumwunden, daß die folgende Entwickelung der Hamburgischen Beschwerden mit ihren Belegen größtentheils nur aus der Einsicht handschriftlicher Aufsätze und Gutachten, die in dieser Sache b e verschiedenen Gelegenheiten von sachverständigen Geschäftsmännern verfaßt sind, hervorgegangen ist. Freilich bleiben diese Blätter nur ein ganz gedrängter Auszug aus dem unerschöpflichen Vorrath der dahin gehörigen Belege.

früher gewöhnlichen waren, so führte man noch eine andere Norm der Verzollung als Substitut ein, nämlich einen Werthzoll, jedoch unbeschadet der bestehenden billigen Regulirung für die Waaren, die in großen Massen ankommen, und den Hauptverkehr bilden. Daher ward auch in dem neuen Werthzoll durchaus kein minimum, sondern nur das maximum bestimmt. Dieses maximum der Verzollung, durch dessen Aufstellung dem Zolle freilich für die neuen Artikel ein vortheilhafterer Maasstab der Zollbelastung gewährt, dem Handelsstande aber zugleich eine sichere Schutzwehr gegen weitere Erhöhung dargeboten wurde, war von Anbeginn an $\frac{1}{16}$ pCt., oder wie es in den alten Zollrollen heißt, ein Schilling von 100 Mark Werdey. Dieses Princip war lange vor 1691 in Geltung. Einen genügenden Beleg hierfür entnehmen wir aus den Schlußworten von No. 20 der Elbzoll-Taxe von 1692, die so lauten:

„Daferne einige mehre Species von Wahren . . . . . sich künfftig solten hervor thun, die in vorhergehenden Tituln nicht enthalten sind; Auf solchen Fall bleibet es bei der wol fundirten Regul der alten Rollen, daß dieselbe allemahl nach dem rechten Wehrt müssen angegeben, und dafür von jeden 100 Marck Werdey ein Schilling am Zoll bezahlet werden."

Bei den unvermeidlichen Veränderungen, welche der Handel in seinen Hauptartikeln und seinen Geschäftszweigen fortwährend unterliegt, ist eine wiederkehrende rechts- und vertragsmäßige Revision der Zolltarife ein von einleuchtender Billigkeit gebotenes Bedürfniß und zwar noch mehr der Zollherrschaft als dem Zollpflichtigen, wenn anders jener nicht Willkür lieber ist als strenges Recht, auch können hierdurch, ohne daß der Zoll etwas einbüßt, die Lasten gleichmäßiger und minder beschwerlich vertheilt werden. In diesem Bewußtseyn kam 1692 in Folge des Stader Recesses auf den Grund gemeinsamer Vereinbarung die sogenannte „rectificirte und geadjustirte Elb-Zolltaxe" zu Stande, welche auch als förmliches Gesetz sowol in den Brem- und Verdischen, als auch in der Hamburgischen Gesetzsammlung officiel bekannt

gemacht ist. Dieser muß man nach genauer Prüfung das Lob einer redlichen, umsichtigen Arbeit zugestehen. Sie ist kein zufälliges Aggregat vieler unzusammenhängender Zollansätze; nirgends schimmert die Absicht durch, einer eigenmächtigen Deutung freies Feld zu lassen, dem Zollpflichtigen ist eine ausreichende aber dabei höchst einfache Abhülfe gegen etwanige übertriebene Zollbelastung freigestellt und gerade dadurch wird der ganzen Anlage des Tarifs der so nöthige Schlußstein gegeben.

Vergleicht man die damaligen Preise der Waaren mit den Zollansätzen, so erkennt man leicht, auch wenn der Grundsatz nicht so bestimmt ausgesprochen wäre, daß der Tarif von der leitenden Idee des Maximum von $\frac{1}{16}$ pCt. des Werthes durchdrungen ist. Jedoch sind die Hauptartikel der damaligen Hamburgischen Handlung ungleich billiger belegt, nach der Norm der gebräuchlichen Gebinde oder der speciellen Angabe. Sollte aber dennoch in vorkommenden Fällen der Kaufmann den Tarifansatz unangemessen finden, ist ihm da, wo der Zollansatz der Taxe unter Umständen zu hoch erscheinen konnte, gestattet, auf den Beweis seiner Handlungspapiere von dem Werthe $\frac{1}{16}$ pCt. zu zahlen. Man vergleiche nur unter andern den Schluß von No. 4 der Elb-Zolltaxe: „Wegen der Cochenilla und Indigo ist zu observiren, daß wenn jemand vermeinet, daß 1 Kiste, Fäßgen, Baal, nicht so hoch könne taxiret werden, er auf solchen Fall schuldig ist, seine drüber habende Factura zu produciren und nach derselben von 100 Mark 1 ß zu zahlen." Gleiche Bestimmung enthalten die Schlußworte von No. 3. 6. 11. u. a. Außerdem ist dem Kaufmanne noch eine andere Vergünstigung ausdrücklich zugestanden; nämlich in gewissen Fällen seine Waare unter der allgemeinen Angabe Kaufmannschaft der specificirten, wie der Werth-Verzollung zu entziehen und per Collo 2 Mark zu entrichten. Denn so lauten die Worte der Taxe No. 3.: „Weil alles so unter diesem Titul gehöret, nicht wohl kann specificiret werden, auch vielleicht die Schiffer und Seefahrende nicht allemahl die Particularitäten solcher einhabenden Wahren wissen; Als ist beliebet, daß wann

einer die speciale Angabe nicht thun kan oder will, an dessen Stelle von einer jeden Balotte groß und klein 2 Mark bezahlet werden sollen. Wer aber damit und obiger Taxe nicht zufrieden sein will, ist schuldig, seine Factura zu produciren und nach derselben von 100 Marck werth 1 Schilling zu entrichten." Noch im Jahre 1768 (19. Mai) erkennt eine officielle Erklärung der Stader-Zollbehörde diese so wesentliche Bestimmung der vertragsmäßigen Elb-Zolltaxe folgender Maaßen an: „Es „ist dem Zollpflichtigen fast stets die Wahl gelassen, ob er in „denen Fällen, wenn es einer speciellen Angabe der Stücke, oder „des Gewichts odes des Werths bedarf, die Factura produciren, „oder den Zoll als von unbekannter Kaufmannschaft oder nach „dem Werth erlegen will. Es bleibt kein geringes Beneficium „für ihn, zu wählen, wie er bei dem einen oder andern „seinen Vortheil findet."

Was die Verzollung in der Taxe nicht mitbegriffener Waaren anlangt, so ist, wie die schon angeführten Worte von No. 20. beweisen, auch hier $\frac{1}{16}$ pCt. als Maximum der künftigen Zollbelastung festgestellt.

So verhält sich der 1692 vertragsmäßig errichtete, und bis jetzt von Hamburg einzig und allein als rechtsgültig anerkannte Tarif des Stader-Elbzolls.

Welche Abweichung liegt den jetzigen Erhebungsnormen zum Grunde, und welches sind die dadurch hervorgerufenen Hauptbeschwerden Hamburgs?

Hierauf läßt sich mit wenig Worten eine Antwort geben. Von dem Gebäude des alten Tarifs ist kaum ein Stein auf dem andern geblieben, das Fundament ist erschüttert, die wesentlichen Stützen sind eingerissen. Fast kein Zollansatz ist ohne willkürliche Steigerung geblieben, die wichtigsten sind 2, 4, 6, 8fach und mehr erhöht, $\frac{1}{16}$ pCt. ist beinahe schon als Minimum durchgeführt, und statt des Maximums $\frac{1}{16}$ pCt. werden $\frac{1}{8}$, $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{2}$, 1 pCt. vom Werth und zuweilen noch mehr an Zoll gehoben.

Beifolgende Tabelle zeigt an einigen Beispielen das angewandte Aufschraubungssystem, in seiner allmäligen Steigerung:

Geg[...]	[...]stehender 1821.	Bemerkungen.
A[...]	. . . 6 d Dro= [...]nlich: . . . 4 s . . . 3 „ . . . 2 „	Drei willkührliche Aufschraubungen! Anfänglich alle frey, dann die französischen, dann alle belegt, dann getrocknete wiederum 4, 6 und 8 fach gesteigert.
Ba[...] und al[...] men v[...]	[...]ten . . . 3 s	Dreifache Besteuerung ohne Umstände; außerdem sind (man sehe den Tarif von 1821) eine Menge Ausnahmen dictirt, zum Hohne der Receß-Taxe die ausdrücklich bestimmte: „und Alles was den Namen von Olie hat". — Freilich sind die Ausnahmen lohnend, sie zahlen bis 3 d das ℔ und 32 s das Collo.
Bra[...] F[...]	. . . 4 s [...]Art 3 „ [...]er. . 2 „	Auch hier verdreifacht.
Br[...]	. 6 s — . 3 „ — . 1 „ 9 d . 1 „ 9 „	Allmählig höher, doch wie gewandt! Erst erscheinen solche Kisten welche 72 und 36 Schachteln enthalten als theure Ausnahmen, darauf läßt man die allgemeine Benennung „Kiste" fallen, dann verschwindet die Anzahl der Schachteln, damit Ausnahme Regel werde, und um den Schein zu retten, substituirt man der Urtare ein Diminutivum. 1692 konnte aber unter Kiste nicht Kistel gemeint sein, da man sie mit Pack assimilirte, — in der Taxe der Begriff des größten Gewichts. Deßhalb ließ man auch Pack jetzt verschwinden.
C[...]	. . 32 s . . 12 „	Willkührlich verdreifacht.
Ca[...]	. . 32 s . . 8 „	Enorme Steigerung 4 bis 8 fach.
C[...]	. : 16 s ℔ . 16 „	Die Taxe von 1692, der die Partheyen die möglichste Bestimmtheit gaben, indem alle Droguerie als solche belastet wurde, ist hier rücksichtlos verletzt, indem man 4 bis 8 fach erhebt.

factisch bestehender Tarif von 1821.	Bemerkungen.
Dasselbe.	Ein arges Schicksal für einen Artikel von so niedrigem Werthe, seit 1814 das 4, 6, ja 8 fache des Zolls zahlen zu sollen.
Faß, Oxhoft, Terzie. . . . 2 s Tonne, Tiene, Flasche . . . 1 „	Schonungslos vervierfacht, ja bei Tiercons ver-achtfacht.
00 ℔ . . . . . 6 s hne Angabe des Gewichts iste, Pack, Faß, Ballen, ½ Ballen, Quart . . . . . 18 s aborales, Sack, Serone . . . 12 „ dopp. Serone zu 400 ℔ . . . 24 „ Serone . . . . 6 „ Bündel . . . . 6 „	Man scheute sich auch hier nicht zu schrauben; gegen den Buchstaben sind Ballen, selbst ½ Ballen mit 18 s belegt. Es sollte der Zusatz im Receß jetzt nicht fehlen.
Dasselbe.	4, 6 und 8 mal so viel als rechtmäßig.
00 ℔ . . . . 2 s hne Gewicht, wie Droguerie: aß . . . . 3 „ ack, Ballen . . . 2 „ erpackt 400 ℔ . . 8 „	Willkühr in jeder Art! Pfeffer ist Gewürz – so wurde der Artikel auch in der Taxe sub No. 5 klassificirt, nicht unter Droguerie sub No. 6: Pfeffer ist stets viel in Säcken von 3—400 ℔ gekommen, daher galten bis 1804 400 ℔ 1 Sack gleich; jetzt zahlt solcher Sack bis 8 s, weil man im jüngsten Tarife willkührlich dem schon verdoppelten Satze (2 s) ein Gewicht von nur 100 ℔ als Norm zugefügt hat. Ist achtfach gesteigert!
Faß, Oxhoft, Tonne . . . . . 3 s ack, Ballen . . 2 „ wie Droguerie	Wiederholung des Systems.

Mit nicht zahlreichen Ausnahmen zieht sich eine solche allmälige und willkürliche Aufschraubung fast aller receßgemäßen Zollansätze bis zu dem 1821 eingelieferten Tarif. Bei einer aufmerksamen Vergleichung erkennt man bald die verschiedene Weise der Umwandlung und der Auslegekunst, wodurch der jetzige Tarif aus der rechtsmäßigen Elbzolltaxe erwachsen ist.

1. Einzelne Artikel, welche die Taxe ausdrücklich für zollfrei erklärt, sind jetzt mit Zoll belegt.
2. In vielen Fällen hat man wesentliche Bestimmnngen der alten Taxe weggelassen und so nur ausnahmsweise gesetzten Zoll zur Regel erhoben. Z. B. was sonst nur Substitut war für Waaren wenn sie loos ankamen, ist jetzt allgemeine Norm.
3. Man hat den Zollsatz gelassen, aber die Quantitätsnorm der zu verzollenden Waaren ganz bedeutend vermindert.
4. Oder umgekehrt, man hat die alte Norm gelassen, aber den Zollansatz auffallend erhöht.
5. Von der Einheit des Objectes in der Taxe sind willkürlich bedeutende Ausnahmen gemacht.
6. Man urgirt auf eine auffallende Weise den Wortausdruck der Taxe und macht einen Unterschied nach der Sprache (z. B. Bale zahlt doppelt so viel als Ballen, Toys sechsmal so viel als Spielzeug).

Wie wenig man von Hannöverscher Seite geneigt ist, die wesentliche Bestimmung des beständigen Vergleiches, daß die neu aufkommenden Species von Waaren, die nicht in der Taxe berücksichtigt sind, mit $\frac{1}{16}$ pCt. belegt werden sollten, zu befolgen, davon ist noch in diesem Jahre in einem bestimmten Falle klar geworden. Ein Metall, das früher fast nie seewärts hier ankam, daher auch im Tarif nicht aufgeführt war, wurde bei einem bedeutenden Import mit ca. 3 pCt. belegt, und in Folge der Reclamation mit $1\frac{1}{2}$ pCt. d. h. 24mal mehr als gesetzlich ist.

Durch solche Mittel und Wege ist der Stader Tarif, nach dem jetzt die factische Erhebung statt findet, zu Stande gebracht, und gegen diesen in seinem ganzen Umfange erheben sich die Be-

schwerden des Handelsstandes. Hannover kann mit keinem auch nur scheinbaren Grunde des Rechts und der Billigkeit die Errichtung desselben rechtfertigen.

In den alten Reichsgesetzen wird eigenmächtige Zollerhöhung mit derben Worten abgewiesen. Wir erinnern hier nur an den Reichsabschied 1287, von Kaiser Rudolph: „Wir gebieten . . . daß alle die Zoll, die mit Unrecht erhöhet sind, anders denn sie von Alters gesetzt sind, daß dieselbe Hohung absi und der Zoll beliebe als er zu recht soll. Swer dawider tut der hat den Landfrieden gebrochen. Niemand sol deheinen Zoll nemen wan zu Rechte, und da man ihn zu rechte nemen soll. Swer das bricht, den soll man haben für ein Straßenröber."

Schien im Fortgange der Zeit in manchen Verzollungsnormen ein Mißverhältniß sich herauszustellen, indem beim steigenden Werthe der Waare der Zollsatz zu weit unter $\frac{1}{16}$ pCt. herabging, so wurde das überreichlich compensirt, indem andere bedeutendere Handelsartikel von ihrem früheren Preise sanken und dadurch das Maximum des Werthzolles erreichten. Dies hätte dringende Aufforderung sein müssen, nicht etwa einseitig die Zollansätze willkürlich zu steigern, sondern auf den Grund der bestehenden vertragsmäßigen Uebereinkunft einen neuen den Zeitumständen angemesseneren Tarif zu bewirken. Hierzu ist Hamburg immer erbötig gewesen, und dies ist noch immer sein dringendster Wunsch. Findet dies aber vorerst noch Hinderniß, so darf es bis dahin im strengsten Sinne des Rechts die Elbzoll-Taxe von 1692 als die alleinige rechtliche Norm der Verzollung ansehen und gegen jede Ueberschreitung derselben protestiren.

II.

Die eben entwickelte unzweideutige Aufschraubung der ursprünglichen Zollansätze wird noch weit drückender für den Handelsstand dadurch, daß der Willkür und Vexation bei Erhebung auch dieses gesteigerten Zolles Thür und Thor geöffnet ist, und hiermit ist die zweite Art der Beschwerden Ham-

burgs gegen den jetzigen Stader=Zoll bezeichnet, die wir in ihren wesentlichen Beziehungen näher erörtern wollen. Dahin gehört:

1) Die Ausübung und unbeschränkte Ausdehnung des Grundsatzes, daß in allen Fällen, die das Zollamt für zweifelhafte anzusehen für gut findet, der höchste Zollsatz erhoben wird, und jede spätere Remedur auch einer unverschuldeten Ueberschätzung abgewiesen wird. Bei den vielen wechselnden Geschäftsverbindungen die Hamburg im Auslande hat, kann eine Declaration, welche die möglichen Deutungen einer Zollbehörde ohne besondere Beachtung läßt, nur zu leicht vorkommen. Wenn nun auch erweislich nicht der geringste Verdacht einer Zolldefraudation obwaltet, wenn die der Declaration mangelnde Bestimmung sich durch den Augenschein deutlich ergiebt, und selbst der zufällige Irrthum und Mangel noch vor Ankunft des Schiffes im Hamburger Hafen durch nachträgliche Erklärung verbessert wird, so muß dennoch der höchste Zoll, den das Zollamt herausdeutet, bezahlt werden. Findet sich z. B. eine noch so große Quantität Blättertaback in der Declaration unter der allgemeinen Benennung Taback bezeichnet, so wird sie unbedingt als Schnupftaback belastet. Findet sich in den Schiffspapieren eine kleine Quantität Thee oder Gewürze nicht ausdrücklich nach Gewicht specifizirt, muß sie, wie das größte Collo, 32 ß zahlen, wenn sie auch nur aus 2 ℔ bestände. Auch das geringfügigste Gebinde, dessen Declaration irgend eine Unbestimmtheit zuzulassen scheint, wird ohne alle billige Rücksicht in die Kathegorie von Kaufmannschaft, den theuersten Galanteriewaaren gleich gesetzt und mit einem Zolle von 32 ß belegt. Die Unbilligkeit liegt hier darin, daß man den absichtslosen und oft ganz unverschuldeten Irrthum nicht auf gesetzlichem Wege durch richtige Beweise bessern darf, sondern nur zuweilen bei eclatanten Fällen aus Gnade theilweise Erleichterung erhält. Das Zollamt sollte selbst in derartigen Fällen die Remedur veranlassen.

2) Die Begünstigung, die, wie oben bestimmt nachgewiesen dem Kaufmanne in Hinsicht der Wahl der Verzollungsnorm zu=

gestanden war, daß er entweder nach dem Tarifansatz, unter der allgemeinen Bezeichnung Kaufmannschaft, für jedes Colli mit 32 ß, oder nach Producirung seiner Factura von dem Werth durch das Maximum $\frac{1}{16}$ pCt. dem Zolle Genüge leiste, ist gegenwärtig nicht nur völlig aufgehoben, sondern zu seiner größten Beeinträchtigung ganz und gar umgekehrt worden. Jetzt nämlich hat die Zollbehörde sich die freie Wahl vorbehalten, wo die Schiffspapiere es ihr nur irgend möglich machen, die Norm der Verzollung festzustellen, und daß sie meistens die höchste, wäre es auch die unbilligste Weise der Zollbelegung herausrechnet, wird niemand bezweifeln. Gewöhnlich steht ihr die Wahl offen, zwischen der Zahl der Gebinde, der Norm des Gewichts, der Maaße u. s. w. und bei derselben Art der Waare wird bald die eine bald die andere Norm gewählt. Sogar sind Fälle vorgekommen, wo die Zollbehörde eine zusammengehörige Parthie derselben Waare in mehrere Theile zerlegt hat, um durch die Anwendung verschiedener Verzollungsnormen einen höhern Zollertrag auszubeuten. Auch in der Bestimmung der, der Verzollung zu Grunde liegenden Schiffspapiere behält sich das Zollamt vor, bald die Cockets, bald die Connossemente zu berücksichtigen, je nachdem die einen oder die andern größere Summen versprechen. Eine nothwendige Folge dieses gänzlich ungeregelten und willkürlichen Verfahrens ist, daß der Kaufmann auch beim besten Willen nicht vorher genau bestimmen kann, wie hoch sich für seine Güter der Staderzoll belaufen wird, und dies ist doch nach allgemeiner Anerkennung die vornehmste Anforderung die man jeder Zollerhebung stellen darf.

Findet das Stader-Zollamt bei einer großen Quantität Waaren aus Cocket oder Connossement, daß $\frac{1}{16}$ pCt vom Werthe mehr beträgt, als der ganz bestimmte Tarifansatz, so wird systematisch jenes erhoben, selbst wenn der Unterschied nur wenige Schillinge beträgt. Wie wenig aber in andern Fällen Hannover geneigt ist, dem Werthzoll $\frac{1}{16}$ pCt. zu berücksichtigen, zeigt folgender Beleg. Ein Hamburger Handlungshaus De Ch. & Co. hatte 3 Kisten baumwollene Spitzen aus London erhalten und

rechnete als Staderzoll auf den höchsten Collosatz pr. Kiste 2 ℔ Sp., was nicht nur der Taxe, sondern auch der bisherigen Observanz gemäß war. Statt dessen wurde nach der Ellenzahl der Staderzoll auf respective Bco.℔ 47. 13 ß. — Bco.℔ 51. 2 ß und Bco.℔ 25. 7 ß angesetzt. — Auf die desfallsige Reclamation, worin dargethan war, daß der respective Werth der Waaren Bco.℔ 2565, 2700 und Bco.℔ 2430 sei, und jener Zoll mithin bei der einen Kiste 1 pCt. und für die andern 2 pCt. betrage, wurde am 12ten October 1831 von der Ober-Zoll-Direction zu Hannover officiel erwiedert „die erhobene Zoll-Abgabe sei nicht als zu hoch gegen den im Gesuche angegebenen Werth der Waaren zu betrachten." So ist also statt nach dem Tarif Spec.℔ 6, oder nach dem rechtmäßigen Maximum des Werthzolles Bco.℔ 4. 13 ß, eine Summe von Bco. ℔ 123. 6 ß, oder $\frac{25}{16}$ statt $\frac{1}{16}$ erhoben, blos durch Auslegungswillkür des Zolls, denn wenige Tage darauf erhielt dasselbe Haus eine Kiste gleichen Inhalts, die nur mit 2 ℔ Spec. Stader-Zoll belegt wurde.

Wenn in den Connossementen Gebinde und Gewicht angegeben ist, so wird in den meisten Fällen nach letzterem erhoben, wenn es auch in dem Tarife ausdrücklich nur als Substitut erscheint. So waren in einem Schiffe im März 1834: 44 Fässer Talg, 39753 lb declarirt. Statt á 1 ß pr. Faß — 44 ß Spc. zu erheben war der Staderzoll laut einer vorliegenden Rechnung (14 lb à 3 ₰) 14 ℛ︁ 37 ß 11 ₰ Spec.. Aehnliche Fälle sind ganz gewöhnlich.

3) Die übertriebenen Sporteln und Accidenzien der Zollerhebung, die größtentheils in bloßer Fiction ihren Grund haben. Der Controlleur in Hamburg berechnet dafür, daß der Zoll nicht in Stade, sondern in Hamburg bezahlt wird 6¼ pCt., Courant von Spec. oder 3 ß Cour. für 1 ℛ︁ Spec.

Diese Provision wird sogar, wenn auch in Folge von Reclamation eine Zurückerstattung zu viel erhobenen Zolles erfolgt, dennoch von dem früheren übermäßigen Ansatze berechnet. Folgendes giebt genügenden Beleg:

1000 kleine Matten Cassia lignea, importirt von Newyork im Mai 1834 (Facturawerth $ 161.04, Gewicht Netto 1153 lb) wurden angesetzt, à 2 ℔ per Collo, mit Sp.ℛ 666. 32 ß — ₰
davon wurden erlassen ..... „ 664. 35 „ 9 „

blieben an Zoll zu bezahlen ... Sp.ℛ 1. 44 ß 3 ₰ allein es wurden die Empfänger, das Handlungshaus D. S. W. Wwe. & Söhne in Altona, gezwungen, die Provision à 3 ß Crt. per ℛ Sp. von Sp.ℛ 666. 32 ß zu bezahlen, und so kosteten demselben die Sp.ℛ 1. 44 ß 3 ₰, Bco.℔ 112. 8 ß.

Liegt in solchem System nicht eine Aufforderung an die Zollbeamten, ohne Rücksicht auf Billigkeit die Zollberechnung möglichst zu steigern?

Noch unbilliger ist eine andere Belastung, die namentlich die Rhederei trifft. Statt des Ruderzolls der Stadt Stade von nicht Hamburger Schiffen (à 36 ß Sp. für 2mastige Schiffe) wird unter der unbestimmten Rubrik „Schiffskosten ꝛc." eine bei weitem größere Summe von allen Schiffen genommen. Diese beträgt gemeiniglich 2—12 ℛ Crt. vom Schiffe (im Durchschnitt etwa 20 ℔ Crt.); doch fehlen nicht Beispiele von noch höherer Belastung. Es zahlten z. B. folgende Preußische Schiffe:

1835	April	Capt.	Stramwitz	von Bordeaux	Crt.ℛ	19	11 ß
„	Juni	„	C. F. Seepel	„ „	„	18.	4 „
„	Nov.	„	M. F. Krüger	„ Liverpool	„	15.	28 „
„	Dec.	„	F. L. Ruth	„ „	„	30.	32 „

Der Gesammtbelauf von den uns bekannt gewordenen Erhebungen an Schiffskosten ꝛc. war:

1834	für 1595 Schiffe	....Crt.℔	33,739.	6 ß
1835	„ 1592 „	..... „	34,464.	9 „
1836	„ 1982 „	..... „	38,716.	7 „

Für die kleineren Schiffe und Ladungen, übersteigen sie oft weit den eigentlichen Zollbetrag. Man wird über folgendes Beispiel (eins von vielen) staunen, aber es ist aus Stader Zollrechnungen stricte entnommen.

Es zahlte: 1834 Juli Capt. William Ross (Engl. Flagge) von seiner Ladung: 54 Tonnen Hering.....Spc.℞ —. 27 ß

Für Schiffsgefäß....... „ —. 32 „

Spc.℞ 1. 11 ß

Ferner an Schiffskosten.gr. Crt.℞ 7. 14 „

so daß also die Abgabe der Schiffskosten fast das Fünffache von dem Zoll für Ladung und Schiff betrug und in diesem Falle ungefähr 2 pCt. vom Werthe der Ladung.

Worin eigentlich der rechtliche Grund, oder auch nur eine angemessene Fiction dieser Schiffskosten ꝛc., von welcher der beständige Vergleich von 1691 und dessen Taxe nicht die mindeste Andeutung enthält, bestehe, darüber schwebt ein geheimnißvolles Dunkel. Sie werden in den Bodmerei-Briefen, welche einer der Schiffsmannschaft für den Belauf des Zolls zeichnen muß, hinzugefügt als: baar angeliehene Gelder. Uebrigens erhellt aus manchen Staderzoll-Rechnungen, daß erfahrene Kapitaine es dahin bringen können, daß wider ihren Willen ihnen nichts auf dem Papiere baar geliehen wird. Einen der Beweise ersehe ich aus der Staderzoll-Rechnung eines Nordamerikanischen Schiffes vom April 1838, dessen Capitain persönlich zu Brunshausen klarirte.

Auch von diesen Schiffskosten wird zu Hamburg die vorgedachte Provision à 3 ß per ℞ genommen.

Besonders lästig sind die bestehenden Natural-Lieferungen, an Seefischen, Austern, Korn u. a., so wie die Bestimmungen über Retour- und Strandgüter.

Endlich kommt der sogenannte Retourschein, eine neuere einträgliche Erfindung seit 1814, früher wußte man von einer solchen Einrichtung nichts. Angeblich ist der Zweck dieser Retourscheine eine Defraudation des Staderzolls zu verhüthen, daß nicht etwa Schiffe wieder in See gehen, ohne den Zoll richtig erlegt zu haben. Mit unwesentlichen Ausnahmen beträgt diese neue Belastung 9℔ 2ßCrt. per Schiff, daß also zu der obenerwähnten hohen Besteuerung des Hamburgischen Han-

dels jährlich noch über 20,000 ℔ Crt. hinzukommen. Hierzu kommen noch andere Erhebungen, die wir übergehen.

Nach dem gewöhnlichen Gange der Dinge müssen also die von der See nach Hamburg kommenden Schiffe bezahlen 1) den Zoll für die Ladung; 2) den Zoll für das Schiff; 3) die Provision auf beide 6¼ pCt.; 4) die sogenannten Schiffskosten; 5) die Provision auch für diese; 6) eventualiter Interimschein; 7) den Retourschein, und 8) vor Stade beim Aussegeln — bis jetzt ein Weniges.

4) Das Verfahren bei wirklichen oder vermeintlichen Defraudationen, und die Strafbestimmungen. Jeder noch so absichtslose und unwesentliche Irrthum in der Declaration wird sofort als Zollcontravention angesehen und zieht eine willkürliche Strafbelegung nach sich. So ist es z. B. wirklich vorgekommen, daß ein Schiffer in Strafe genommen wurde, weil er in guter Treue 1 Anker Wein statt zwei halbe Anker declarirt hatte! Von welcher Art die jetzt willkürlich in Ausübung gebrachten Grundsätze der Strafbestimmungen seien, läßt sich zur Genüge schon daraus abnehmen, daß der Entwurf eines desfallsigen Strafcodex, den die Stader Zollbehörde der Commission in Hannover 1827 einschickte, selbst von den Hannöverschen Commissarien als unpassend zurückgewiesen wurde. In der Stader-Zollbehörde findet sich gegen alle Rechtsprincipe Parthei, Richter und Strafcodex ungetrennt beisammen. Die Reclamationen nach Hannover sind weitläuftig und selten wirksam.

5) Eine unnöthige, beschwerliche Vexation findet sich darin, daß man noch fortdauernd auf dem Setzen der Schiffe vor der Schwinge besteht, wodurch unangenehmer Aufenthalt und zuweilen selbst Gefahr entsteht. Hiervon sind bis jetzt nur ausgenommen die Hamburgischen, Hannöverschen und Englischen Schiffe.

III.

Endlich fassen wir hier noch die Beschwerden, welche sich auf die Verkümmerung der besondern Hamburgischen Gerechtsame beziehen, zusammen:

1) Auf den Grund rechtsgültiger Verträge, wie anderswo deutlich dargethan, fordert Hamburg die unbedingte Zollfreiheit vom Stader-Elbzoll für alles wirkliche Eigenthum Hamburger Bürger, für Güter und Schiffe. Die Bestimmungen des Recesses hierüber werden am Schlusse der Taxe desselben so wiederderholt: „Von obigen Schiffs- und Ruder-Zöllen seynd Hamburger Schiffe und Schiffere, und von dem Güter-Zolle alle Hamburger Bürger mit ihren proper-eigen- und vor ihre eigene Rechnung aus der See kommenden Wahren und Gütern befreyet."

Schon seit langer Zeit wird unausgesetzt Beschwerde geführt, daß hiervon die Güter Hamburger Bürger ausgeschlossen sind, die in fremden Schiffen heraufgeführt werden. Wie groß der Nachtheil ist, den der Hamburgische Handelstand durch diese Beeinträchtigung seiner tractatgemäßen Berechtigung erlitten hat und noch leidet, läßt sich nicht auf bestimmte Geldsummen reduciren. Es möchte schwer sein, genau zu ermitteln, in welchem Verhältniß die Masse der Waaren, die als echtes Eigenthum Hamburger Bürger von der See an die Stadt kommen, zu der ganzen Einfuhr steht, aber gewiß ist der Anschlag nicht zu hoch, daß wenn jenes überall zollfrei wäre, wol sechsmal so viel Waaren vom Stader-Zoll eximirt würden, als es jetzt der Fall ist, wo Hamburger Gut und Hamburger Schiff zusammentreffen soll. Wie unbedeutend jetzt die Begünstigung des Hamburger Bürger-Guts ist, im Verhältniß zum ganzen Handel Hamburgs, ergiebt sich aus der Uebersicht der ankommenden Schiffe. Im Durchschnitt der zehn letzten Jahre verhält sich die Anzahl der seewärts angekommenen beladenen Hamburger Schiffe zu den fremden wie 1 zu 9, und überdieß wäre es eine voreilige Annahme, daß fast alle Waaren in den Hamburger Schiffen für Hamburger Rechnung ankämen. Wiederholt wird in Hamburg die Klage erhoben, daß der Proper Handel von seinem früheren Glanze so viel einbüßt. Sollte es nicht eine unverächtliche Anregung desselben sein, wenn die alte Begünstigung wieder in Kraft träte, daß alle Güter, die das Proper-Eigen

Hamburger Bürger sind, vom Stader-Zoll frei seien? Hannover wird vielleicht hierauf einwenden wollen, es sei Hamburgs eigne Schuld und freier Wille, daß es sich jener Abgabe nicht entziehe. Der Hamburger Kaufmann habe ja nur nöthig, die ihm zugehörigen Waaren auf Hamburgischen Schiffen einzuführen, um des Stader-Zolls durchaus ledig zu sein! Aber dieser scheinbare Einwand zeigt sich unbegründet, wenn man die unabweislichen Forderungen des gegenwärtigen Welthandels und der Hamburgischen Verhältnisse in Erwägung zieht. Die überaus vermehrte Concurrenz, die außerordentliche Anhäufung von Waaren jeder Art, die jetzt gewöhnliche Beschleunigung aller Geschäfte bedingt es nothwendig, daß um einigermaßen günstige Handelsconjuncturen zu benutzen, die Versendung der Waaren jetzt nicht mehr ausschließlich auf Hamburger Flagge beschränkt werden kann. Oft tritt noch besondere Veranlassung ein, daß von gewissen Plätzen die Verladungen nach Hamburg seltener auf Hamburger Schiffen geschehen, indem diese auf ihren Fahrten dahin nicht im gleichen Zollvortheil mit anderen sind, z. B. nach Portugal, Cuba u. s. w. oder die Fracht auf fremden Schiffen eine Bedingung des Geschäfts ist. Ueberhaupt ist Hamburgs Rhederei aus anderweitigen Ursachen schon seit langer Zeit in keinem angemessenen Verhältniß zu seinem großen Seehandel (siehe Büsch Geschichte der Hamburgischen Handlung Seite 223), und somit muß die so oft hervorgehobene Begünstigung des Hamburger Bürger-Eigenthums, so lange sie noch willkürlich an die Bedingung des Schiffes geknüpft wird, unbedeutend genannt werden.

2) Allein es ist einmal der Weltlauf, daß eine unbegründete Anmaßung sich gemeiniglich nicht mit den thatsächlich ins Werk gesetzten ersten Ansprüchen begnügt, selbst wenn diese den wesentlichsten Vortheil schon in sich fassen. Die innere Schwäche des Gewonnenen nicht verkennend, sucht man durch allmälige weitere Verzweigung des Unrechts dieses selbst zu sichern und gleichsam kleinere Schutzwehren vorzuschieben, die man Preis geben kann, um dafür den Hauptgewinn der Anmaßung desto

gewisser zu behaupten. Eine solche Politik hat nun auch der Stader-Zoll durchgeführt und selbst noch die eigenmächtig beschränkte Zollfreiheit des Hamburger Guts durch allerlei unbegründete Clauseln beeinträchtigt.

a) So hat das Stader-Zollamt den Grundsatz ausgesonnen und thatsächlich in Anwendung gebracht, nur die Hamburger Schiffe mit dem darauf befindlichen Hamburger Bürgergut seien eximirt vom Stader-Zoll, welche weiter herkommen als von Alt-Holland, Bremen, Helgoland, West-Jütland; die von diesen Gegenden heraufkommenden Hamburger Schiffe werden eben so wie fremde zur Bezahlung des vollen Zolles angehalten. Woher eine so auffallende Unterscheidung hervorgesucht ist, wird selbst die gewaltsamste Interpretation der alten Urkunden nicht nachweisen können, und noch weniger läßt sich in der Natur der Sache eine scheinbare Begründung dieser Beeinträchtigung entdecken. Die ganze Rechtfertigung beschränkt sich auf den leeren Namen der Observanz.

b) Eine gleich sonderbare Beeinträchtigung ist es, daß nur das Eigenthum der Hamburger Bürger, die innerhalb der Ringmauern Hamburgs wohnen, vom Stader-Elbzoll befreit sein soll. Freilich kann in Bezug hierauf wenigstens eine subtile Wortklauberei vorgebracht werden, indem das Privilegium Fridericianum nur — civibus in Hamborg degentibus — ertheilt sei. Aber jeder Unbefangene, wie auch jeder Kenner des Sprachgebrauchs der älteren Diplome wird leicht erkennen, daß es nur eine einfache Umschreibung des damaligen Styls für Hamburger Bürger im Allgemeinen sei. Auch ist der Receß von 1691 auf solche willkürliche Unterscheidung gar nicht eingegangen. Es ist immer nur von Hamburger Bürgern ohne allen Zusatz die Rede. Im höchsten Grade unbillig ist es doch, wenn diejenigen, die nach Hamburger Recht im strengsten Sinne des Worts als Bürger gelten und als solche dem Staate ihre Pflicht leisten, im Auslande nicht durchweg so angesehen werden. Gegenwärtig wird aber das Eigenthum, das Hamburger Bürgern zugehört, die in den Vorstädte wohnen, vom Stader-Zollamt

auch auf Hamburger Schiffen ganz gleich dem fremden mit Zoll belegt.

Wie dieser Anspruch strenge gehandhabt wird, hat man gerade in den letztverflossenen Jahren aus mehreren Beispielen ersehen. Kaufleute, die lange Jahre in der Stadt gewohnt hatten, verlegten ihre häusliche Wohnung außerhalb des Thores, obschon ihr Geschäftslocal nach wie vor in der Stadt blieb. Gleich darauf aber ward die Exemption ihres Eigenthums auf Hamburger Schiff vom Stader-Zoll gänzlich aufgehoben. *)

Sogar der in den Ringmauern Hamburgs wohnende Hamburger Bürger verliert für seinen Theil die Exemption vom Staderzoll, wenn der Associé der Handlung im Auslande sich aufhält. Ein Fall dieser Art ist, wie der Betheiligte selbst mir erzählte, im Februar d. J. vorgekommen, wobei die Unkenntniß dieses „bestehenden Usus“ (richtiger Abusus) überdies mit *einer* Ordnungsstrafe belegt wurde.

c) Der eben erwähnten Beeinträchtigung analog ist eine andere Beschränkung des Begriffs Hamburger Bürgergut. Bekannt ist, wie unter gewissen Verhältnissen das Geschäft eines verstorbenen Kaufmanns im Namen der Wittwe fortgesetzt werden kann, wenn diese sich den Unkosten, welche die Erlangung des Großbürgerrechts verlangt, unterzieht, und sie hat dann auch auf ihren Namen ein eignes Bankconto. Das Stader-Zollamt aber will die Waaren, die für ihre Rechnung seewärts heraufkommen, nicht als Hamburger Bürgergut gelten lassen. Hierzu bedarf es keiner Bemerkung.

d) Endlich muß noch eine Anmaßung des Stader-Zolls die sich erst in neuerer Zeit bestimmt hervorgethan hat, aber der gegenwärtigen Gestalt des Handels ganz besonders beschwerlich sein würde, erwähnt werden. Dieselbe hat auch schon zu drin-

*) Könnte nicht der Stader-Zoll mit gleich scheinbarem Rechte auf den Einfall kommen, den Umfang Hamburgs, zur Zeit als das Privilegium ertheilt wurde, nachzusuchen, und das Gut der außerhalb wohnenden Kaufleute dem fremden gleich zu setzen?

genden Protestationen Veranlassung gegeben. Man will nämlich nur dem Hamburger Gut auf Hamburger Schiffen Befreiung vom Stader-Elbzoll zugestehen, welches laut der Manifeste schon am Abgangsorte als wirkliches Eigenthum Hamburger Bürger verladen ist. Selbst wenn auch noch so glaubwürdig und durch jeden verlangten Handelsbeweis dargethan werden kann, daß die Waare, ehe sie die Zolllinie passirte, ja noch während sie auf dem atlantischen Meere schwamm, durch förmlichen Kauf in das Eigenthum eines Hamburger Bürgers übergegangen ist, so erhebt das Stader-Zollamt dessen ungeachtet davon den vollen Zoll und betrachtet die Nichtanerkennung dieses Grundsatzes als straffällige Zollcontravention. Das allgemeine Rechtsprincip bei jeder Verzollung berücksichtigt nur die Verhältnisse in dem Zeitpunkte, da der zollpflichtige Gegenstand die Zolllinie passirt. Welche Wechsel denselben früher betroffen, bleibt dem Zollamte gleichgültig, wenn der genügende Beweis geführt wird, wer der] dermalige wirkliche Eigenthümer der Waare sei. Warum sollte der Stader-Elbzoll von dieser anerkannten Rechtsregel eine Ausnahme machen dürfen? Jene Anmaßung, die in einzelnen Fällen erst beginnt, wird bald zur willkürlichen Norm sich erweitern und dann das verfängliche Kleid der Observanz anziehen, um den Mangel alles und jeden Rechts zu ersetzen.

In Betracht der Wichtigkeit dieses Verhältnisses können wir nicht umhin, einen hier einschlagenden Fall etwas näher zu entwickeln:

Für das hiesige Handlungshaus H. und Sch. wurde von einem Geschäftsfreunde in London eine Parthei Caffee, in dem Hamburger Schiffe Arethusa zu Rio de Janeiro verladen und damals, aller Voraussetzung nach, auf dem Atlantischen Meere schwimmend, angekauft und solches durch einen Brief vom 22. März 1836 mit beigelegter Factura angezeigt. Unmittelbar darauf geschah die Bezahlung durch Wechsel von £ 2752. 7, und das Schiff langte am 17. April in Hamburg an. Vom Staderzoll-Comptoir ward angefragt, ob die angekommenen 800 Säcke Caffee wirkliches Hamburger Bürgergut seien, und zugleich die

Unterschrift eines Formulars zur Bestätigung verlangt. In der festen Ueberzeugung, daß nur die Versicherung, die Waare sei als wirkliches Bürger-Eigen aus der See hier angekommen, gemeint sei, wurde das Formular unterzeichnet, ohne freilich zu beachten, daß in demselben zugleich eine verfängliche Beziehung auf die Verladung der Waare enthalten sei.

Auf den Grund dieses Versehens geschah von Seiten des Elbzoll-Comptoirs in Hamburg eine Denunciation beim Elbzoll-Gericht in Stade. Von diesem wurde auch sub dato 11. Juni 1836 folgendes Erkenntniß ertheilt:

In Denunciationssachen gegen das Handlungshaus H. & Sch. in Hamburg wegen Ausstellung eines unrichtigen Attestes wird den Denunciaten auf die vom heutigen Tage von ihnen eingereichte Verantwortung zur Resolution ertheilt,

> daß sie innerhalb 4 Wochen a dato als einer ihnen pro omni et ultimo gesetzten Frist durch Production der betreffenden Documente ihre Behauptung, daß die in Frage stehende Parthie Caffee, ehe sie die Brunshauser Zollstätte am 14. April dieses Jahres passirt, bereits in ihr Eigenthum übergegangen, gehörig zu verificiren haben, worauf ferner ergehen soll, was Rechtens.

Die in diesem Beweis-Interlocute liegende Entscheidung trat selbstfolglich in Kraft, nachdem durch Beibringung der Original-Papiere dargethan war, daß jene Waare, ehe sie die Brunshauser Zollstätte passirte, wirkliches Hamburger Bürger-Eigenthum geworden war. Daher wurde auch in dem nach jenem Beweise abgegebenen Erkenntnisse des Elbzoll-Gerichts vom 8. Juli 1836 des Zolls für die Waare gar nicht gedacht, sondern nur wegen der unrichtigen Ausstellung des Attestes eine Ordnungsstrafe von 50 ℛ︎ Spec. auferlegt.

Abgesehen davon, daß jene Strafsumme für eine absichtslose, leicht entschuldbare Uebereilung unverhältnißmäßig hoch gelten mußte, war dies Erkenntniß der Form wie dem Inhalte nach rechtsgemäß. Damit war ausdrücklich anerkannt, daß nicht das

Verhältniß der ursprünglichen Verladung, sondern nur das wirkliche Eigenthumsrecht **beim Passiren der Zollstätte** für Hamburger Bürgergut in Betracht komme.

Die Kön. General-Direction der Zölle zu Hannover, anscheinlich ex officio, suspendirte jedoch dieses Urtheil und gab dem Elbzoll-Gerichte die Weisung, dasselbe „auf gesetzlichem Wege" abzuändern und auf die Bezahlung des Zolls zu erkennen, da nach den bestehenden Verhältnissen die Verladung für eigne Rechnung eine nothwendige Bedingung der Zollfreiheit für Hamburger Bürgergut sei. In Folge dieses Auftrages wurde denn sub dato 27. August 1836 das Erkenntniß dahin geändert daß das Handlungshaus H. und Sch. auch zur Zahlung des vollen Zolles verpflichtet sei.

Es würde uns zu weit führen, wollten wir die Unregelmäßigkeit dieses ganzen Verfahrens, sowol in formeller als materieller Hinsicht ins Einzelne verfolgen. Folgende Andeutung möge genügen: 1) Das Erkenntniß des Elbzoll-Gerichts war dem Recesse gemäß, denn es heißt (Art. 6) der Empfänger soll auf geleisteten Bürgereid attestiren, „daß die Güter, so er laut Content-Zettel empfangen, sein eigen und proper Gut seien," ohne weitere Bedingung und der Schluß der Taxe sagt, die „vor ihre eigene Rechnung **aus der See** kommenden Wahren ff." 2) Eine reformatio in pejus zum Nachtheil des Denunciaten widerstrebt den allgemeinen Rechtsprincipien, zumal wenn der zeitige Recurs unterlassen ist. 3) Die Unabhängigkeit des Gerichts scheint durch einen solchen Auftrag wesentlich verletzt, denn das „auf gesetzlichem Wege" wird Niemand täuschen. Eben so wenig, wenn der Auftrag sich auf „bestehende Verhältnisse" beruft. Als bestehende Verhältnisse müssen einem Gerichte die gesetzlichen, die auf Recht und Verträge begründeten gelten, und nach diesen hatte das Elbzoll-Gericht im vorliegenden Falle entschieden, bei dem, bestehend aus einem Abgeordneten der Regierung, der Kammer und des Stader Magistrats, man eben keine besondere Vorliebe für Hamburgische Interessen argwöhnen kann.

Gegen die letzte Entscheidung des Elbzoll-Gerichts **im Auf-**

trage der Kön. General-Direction der Zölle hat das Hamburger Handlungshaus alsbald eine Recursschrift an das Finanz-Ministerium in Hannover gerichtet, harrt aber noch bis jetzt, nach Verlauf von mehr als zwei Jahren, auf eine Entscheidung, trotz wiederholter Anfrage.

Die Wichtigkeit des aus dem Privilegium ausdrücklich hervorgehenden, von dem eigentlichen Gerichtshofe anerkannten, von der höchsten Zollbehörde aber eigenmächtig verletzten Rechts, um das es sich hier handelt, ist einleuchtend. Um so mehr Anerkennung gebührt dem wackern Sinne jenes Handlungshauses, das mit Aufopferung den Kampf unternimmt, ein Princip zu wahren, dessen anfängliche Verletzung schweigend erduldet, für die Zukunft Hamburg sehr präjudicirlich werden könnte

Betrachten wir nun, was in Folge aller dieser Beschränkungen von der Zollfreiheit des Hamburger Guts noch geblieben ist. Nur dann ist das wirkliche Eigenthum eines Hamburger Bürgers eximirt, wenn das Schiff, in dem es verladen, auch Hamburger Bürger-Eigenthum ist, wenn dasselbe weiter als von Alt-Holland ꝛc. herkommt, wenn die Waaren schon für seine Rechnung verladen sind, wenn er selbst innerhalb der eigentlichen Stadt wohnt, u. a.

Und nicht einmal, wenn dies alles zusammentrifft, ist das Hamburger Eigenthum frei von allem Zoll und Ungeld, im völligen Widerspruch mit dem Privilegium Fridericianum, denn die wahre Bedeutung desselben im strengsten Sinne ist keine andere, als daß der Stader-Elbzoll für Hamburger Schiff und Gut als gar nicht vorhanden gedacht werden soll. Wie dürfen also unter irgend einem Titel noch Abgaben erhoben werden? Man söllte kaum glauben, daß eine so klare Unbilligkeit vorkommen könnte, wenn nicht authentische Staderzoll-Rechnungen leider das Gegentheil bewiesen. Statt jeder andern Bemerkung theilen wir hier nur die Abschrift einer solchen mit:

1835. Decemb. Capt. Tietje Valentin von Bilbao hat, weil dessen ganze Ladung als Hamb. Bürgergut attestirt worden, und das Schiff einem Hamburger Bürger zugehört, auch der Schiffer ein auf dem Hamburger Berge wohnender Bürger ist, keine Zollgelder zu bezahlen.

Schiffskosten . . 6 ℛ 40 ß Hamb. gr. Cour.
Provision . . . . — 21 „ „ „ „

Wie hoch sich im Allgemeinen die Summe belaufe, die der Stader-Elbzoll theils durch eigenmächtige Erhöhung der vertragsmäßigen Zollansätze, durch Option und Interpretation der Verzollungsnormen, durch Einführung unbegründeter Sporteln und Accidenzien, durch Beschwerung Hamburger Bürger-Eigenthums u. a. mehr erhebt, als der beständige Vergleich von 1691 bedingt, ist sehr schwer zu bestimmen; daß sie groß sei, erhellt aus folgendem annähernden Ueberschlag. Die See-Einfuhr Hamburgs kann man vielleicht, sehr hoch geschätzt, jährlich auf etwa 120 Millionen ℔ Courant anschlagen. Nehmen wir nun auch an, daß von dieser Einfuhr das Maximum des vertragsmäßigen Zolls, $\frac{1}{16}$ pCt., erhoben würde, so ergäbe dies eine Zolleinnahme von 75,000 ℔ Crt. für die Waaren, wovon noch der Zoll vom Eigenthum Hamburger Bürger abzuziehen ist. Im Durchschnitt können wir dagegen, nach obigen Angaben, als factische Staderzoll-Einnahme vom Hamburger Import, ungerechnet den Schiffszoll, über 400,000 Crt. ℔ für's Jahr annehmen, so daß demnach der Handel von der See nach Hamburg mit mehr als 325,000 Crt. ℔ zu viel, oder über fünfmal zu hoch, belastet wird.

Drittes Capitel.

Wenn wir nun aus den vorangehenden Erörterungen ersehen, ein wie dringendes Bedürfniß für den Hamburger Handel das baldige Aufhören des gegenwärtigen Bestandes des Stader-Elbzolles sei, drängt sich uns zunächst die Frage auf: im Vertrauen auf welchen Beistand darf Hamburg bei seinem Widerstreben gegen das unregulirte Fortbestehen dieses wichtigsten Elbzolles beharren, kann es mit einiger Zuversicht auf günstigen Erfolg hoffen?

Wir wollen demnach eine kurze Darlegung versuchen, wie das klare positive Recht eben so bestimmt wie das rationelle Staatsrecht, die besondern Deutschen Rechtsverhältnisse nicht minder als die Grundsätze der allgemeinen Handelspolitik, ferner die materiellen Interessen der mit Hamburg im Handelsverkehr stehenden Staaten, der Deutschen sowol als der ausländischen und hoffentlich endlich das Rechtsgefühl und die bessere Einsicht Hannovers selbst, in dieser Sache Hamburg zur Seite stehen.

Eine moralische Kraft wird als nothwendiger Hebel jeder anderweitigen Kraftanstrengung verlangt; bei politischen Bestrebungen ist dieses Motiv das Recht. Ganz besonders muß bei Differenzen minder mächtiger Staaten wider eine größere politische Macht das Recht im weitesten Umfange dieses Wortes sein volles Gewicht in die Waagschaale des Streites legen. Eine allseitige und überzeugende Begründung seines Rechts, ist für den schwächern Theil die wesentliche Bedingung seiner Ansprüche und seines Widerstandes.

Demnach thut vor allem Noth, daß Hamburg für sein altes gutes Recht wohlerworbene unzweideutige Urkunden und Verträge, so wie deren fortdauernde volle Rechtskräftigkeit darlege, und darin ein stärkendes Selbstbewußtsein der Gerechtigkeit

seiner Sache, eine feste Grundlage für seine weitern Bestrebungen finde und bewahre.

Wie der Freibrief Kaiser Friedrichs und der Stader Receß vom Jahre 1691 ertheilt und errichtet wurden, und wie diese Urkunden ausschließlich, ohne Einwirkung eines andern spätern rechtskräftigen Documents die Verhältnisse des Stader-Elbzolles zum Hamburgischen Handel rechtlich bestimmen, ergiebt sich zur Genüge aus obiger geschichtlichen Entwickelung. Unter Beziehung hierauf liegt uns nur ob, die ungeschwächte fortdauernde Rechtsgültigkeit des Privilegiums wie des Vertrages darzuthun und etwaige Einreden dagegen abzuweisen.

Freilich die volle Rechtskraft des Privilegium Friedericianum ist nie in Zweifel gezogen worden, und auch nach aufgelös'tem Reichsverband ist eine Anfechtung desselben nicht denkbar. Wie könnte dies auch eintreten? Das Regal des Stader-Elbzolles selbst gründet sich ja seinerseits einzig und allein auf eine kaiserliche Schenkungsurkunde, und wenn einmal die Verbindlichkeit der kaiserlichen Privilegien bestritten wird, gilt das eine nicht mehr als das andere. Ein alter Rechtssatz ist aber — privilegiatus non utitur privilegio contra aeque privilegiatum. — Der einfache Sinn des kaiserlichen Freibriefes ist, daß für Schiffe und Waaren, Hamburger Bürgern gehörig, die Auf- und Niederfahrt auf der Elbe zwischen See und Stadt gänzlich und für immer frei sein solle von jedem Zoll und Ungelt (Transitoabgabe), daß bestehende Zölle für Hamburger Bürgereigenthum als gar nicht vorhanden angenommen werden, also auch nicht der Stader-Elbzoll. Jede Abgabe, unter welchem Namen und von welchem Betrage sie auch immerhin erhoben werde, mit welcher jener Zoll Hamburger Bürgereigenthum beschwert, streitet gegen Wort und Zweck des kaiserlichen Privilegiums.

Der klare Sinn desselben ist auch in den Receß von 1691 genau übergegangen, namentlich findet sich nirgends eine Andeutung, daß die Zollfreiheit der von der See für Hamburger Bürger Rechnung ankommenden Waaren durch die Verladung bedingt sei. Wir berufen uns auf Art. 1 und 3 des oben ab-

gedruckten Recesses. Was dagegen die Zollpflichtigkeit der fremden Schiffe, wie der Güter betrifft, die nicht als das Proper Eigen Hamburger Bürger die Zollstätte passiren, so giebt eben jener Receß mit der verbundenen Zolltaxe ausreichende, unzweideutige Verfügungen.

Fragen wir, warum Hannover sowol die Bestimmungen über die Zollbefreiung sämmtlichen Hamburger Bürgerguts im kaiserlichen Freibriefe und im Recesse von 1691, als auch das Zollsystem der allein rechtmäßigen Taxe, nicht in Anwendung bringt, sondern ganz im entgegengesetzten Sinne verfährt, so müßte die jenseitige aufrichtige Antwort sein: „Der Zoll, welcher nach der zum Vortheile des Regals gemodelten Observanz erhoben wird, trägt eine bei weitem ansehnlichere Summe ein, als der Zollertrag in Gemäßheit des Recesses von 1691 sein würde. Uns ist jetzt das Unrecht nicht beizumessen; wir haben diese Einrichtungen schon als factisch bestehend übernommen und kein Staat wird freiwillig einen reinen Ausfall in seiner Einnahme von mehreren 100,000 ℔ zulassen." Wenn aber solche Betrachtung und das beliebte stat pro ratione voluntas auch die eigentliche und natürliche Ursache ist, so leuchtet leicht ein, daß dieses bei einer rechtlichen Verhandlung ganz in den Hintergrund sich zurückziehen muß. Wie soll also die Verletzung jenes „beständigen Vergleichs" beschönigt und gerechtfertigt werden, wenn auch nur durch leere Ausflüchte und unter scheinbaren Vorwänden? Der Receß von 1691 ist im strengsten juristischen Sinne ein rechtsgültiger Vertrag ohne allen Fehl. Er ist abgeschlossen von beiden rechtsbefugten Contrahenten auf den Grund bestehender Verhältnisse, ohne Beeinträchtigung der Rechte eines Dritten, von beiden Theilen gehörig ratificirt und publicirt. Ferner hat Hamburg niemals, bei keiner Gelegenheit die mindeste Veranlassung zu der Anschuldigung gegeben, als habe es in irgend einem Punkte jenem Recesse zuwidergehandelt oder so viel ihm oblag, die Bedingungen desselben nicht stricte erfüllt und so die Rechtsgültigkeit des Vertrages seinerseits inficirt. Ein solcher Vorwurf ist auch nie von Hannover erhoben worden. Der

einzige directe Einwand, der, so viel uns bekannt, gegen die völlige Rechtsgültigkeit des Recesses von 1691 vorgebracht wurde, ist folgender: Auf die Abfassung jenes Recesses wie der Elbzoll-Taxe habe die alles schmeidigende goldne Beredsamkeit eingewirkt, die Schwedischen Bevollmächtigten seien vermuthlich von Hamburgischer Seite bestochen worden, den Vertrag zu Gunsten Hamburgs zu modificiren. Ein Beweis dieser Behauptung wird aber nicht geführt, sondern man beruft sich auf Andeutungen in alten Stader-Acten und auf den Umstand, daß einer der Schwedischen Commissäre, Niels Bielke, später als Falschmünzer eingezogen worden sei. Doch eine unerwiesene Verdächtigung dieser Art würde bei keiner gerichtlichen Verhandlung einer weitern Beachtung werth gehalten werden. Es bedarf eben nicht besondern Scharfblicks, um klar einzusehen, daß wenn einmal derartige Einreden gegen die Gültigkeit von Verträgen zugelassen würden, kein einziger Tractat als sicher und bindend gelten darf. Denn wo könnte ein solcher Einwand nicht vorgebracht werden und anwendbar sein, die Bevollmächtigten des einen Theils, die vor vielen Jahren die Verhandlungen leiteten und nun schon längst jeder Anklage und Verantwortung auf Erden ledig sind, seien bestochen worden? Selbst eine scheinbare und begründete Beschuldigung dieser Art darf nicht die mindeste Berücksichtigung finden. Es ist ja die erste Aufgabe jedes Staates, bei allen diplomatischen Unterhandlungen, sein Vertrauen nur nach umsichtiger Prüfung zu schenken. Werden deshalb nicht mehrere Bevollmächtigte ernannt, um jede Unredlichkeit zu hindern und behält sich nicht die oberste Staatsgewalt für alle Fälle das unbedingte Recht der Ratification vor? Mit jener Verdächtigung ist also nicht allein die Bestechlichkeit der Commission, sondern zugleich der Vorwurf des Leichtsinns und der Achtlosigkeit gegen die damalige Schwedische Regierung ausgesprochen. Der König hat unbedenklich und ohne Reservation den Receß in aller Form ratificirt. „Eines Königs Wort soll aber gleich sein einem Eckstein,“ unverbrüchlich und bindend für die Nachfolger seiner Würde wie für ihn selbst. Die Verbindlichkeiten und Ver-

pflichtungen, welche die rechtmäßige Schwedische Regierung damals für das Herzogthum Bremen übernommen hat, ob nach richtiger Einsicht oder vermeintlicher Unbedachsamkeit kömmt gar nicht in Betracht, müssen jetzt von der Hannöverschen Regierung in derselben Ausdehnung als die bewahrten und erworbenen Rechte anerkannt und rechtsverbindlich geachtet werden, wie sich aus der Natur der Sache von selbst versteht, wenn es auch im Cessionsvertrage 1715 nicht ausdrücklich festgestellt wäre. Mit gleichem Rechte könnte ja sonst auch, wenn Oldenburg einmal an ein anderes Haus fiele, der Elsflether Zoll wieder hergestellt werden, unter dem Vorgeben, die Oldenburgischen Gesandten seien bei der Abschaffung desselben von Seiten Bremens durch Bestechung gewonnen worden. — Wir bezweifeln, ob in dem Falle, daß gleich im ersten Monat nach erfolgter Ratification eine erwiesene Bestechung der Schwedischen Bevollmächtigten zu Hamburg vorgeschützt wäre, dies der vollkommensten Rechtsgültigkeit hätte Abbruch thun können: wie viel weniger darf eine unerwiesene Verdächtigung nach länger als hundert Jahren auf irgend welche Beachtung Anspruch machen. Eins aber wird hierdurch hinreichend bewiesen: es muß doch um die wesentlichen Bedingungen des Vertrages sehr gut stehen, daß Hannover zu solchen zerbrechlichen Waffen greift. Könnte es hiemit rechtlich etwas gewinnen, so würde freilich noch leichter das ganze Hamburger Privilegium unter gleichem Vorwande umzustoßen sein, denn es wurde ja, wie berichtet wird, auf Verwenden des Grafen Adolph von Schauenburg ertheilt, nachdem dieser zuvor eine ansehnliche Geldsumme von Hamburg empfangen!

Einen ausdrücklichen Beleg, daß der Vorwurf, die damalige Commission habe die vorherbestehende Zollerhebung mit übermäßiger Beeinträchtigung des Regals, dem Hamburgischen Handelsstande zu Gunsten in der neu errichteten Elb-Zoll-Taxa verringert, durchaus unhaltbar ist, giebt die Publication der Zolltaxe durch die Stader Regierung. Dort wird die Errichtung derselben so erklärt: „Anbertheils auch bekandter massen die innerliche Güte und Valeur der Müntze, sonderlich auch von der Zeit her, da

mehr-angeregter Zoll durch allergnädigste Kaiserliche Concessiones und Verleihungen seinen ersten Anfang bekommen und uhrsprünglich eingerichtet worden, nicht einerlei geblieben, vielmehr aber von einer Zeit zur andern, sehr mercklich geändert, und solchergestalt gemindert worden ff." Hier wird ja unumwunden eingestanden, daß eine vertragsgemäße Erhöhung der Zolleinnahme die eigentliche Ursache dieser Vereinbarung gewesen sei.

Auch zeigt sich noch aus folgenden Betrachtungen, wie die vermeintlich verdächtige Errichtung des Recesses und der Elbzoll-Taxe von 1692 nur als leerer Vorwand gebraucht ist. Angenommen, Hannover habe Grund gehabt, die volle Rechtskräftigkeit jener vertragsmäßigen Uebereinkunft in Zweifel zu ziehen und demnach die Zollerhebung zu modificiren, so ist doch wol klar, daß Hannover zu der vorher geltenden Einrichtung wieder hätte zurückkommen müssen, also zu der Kön. Schwedischen Resolution vom 26. Nov. 1674, die den Hamburger Bürgern zugehörigen Schiffe und Güter ohne Einschränkung ihre völlige Zollfreiheit bestätigt, und zu den alten Zollrollen. Diese aber waren niedriger und stellten höchstens auch $\frac{1}{16}$ pCt. des Werthes als Maximum fest, wie solches die Grundlage des Recesses von 1691 ist. Angenommen, aber nicht zugegeben, Hannover hätte gegen diese selbstverständliche Folgerung Einreden gehabt, würde es doch wenigstens gleich bei Uebernahme des Zolls seine Abweichungen vom Receß bestimmt haben vorlegen und bei den einmal beliebten Principien und Ansätzen unverbrüchlich verharren müssen. Dieses ist aber ganz und gar nicht geschehen, vielmehr hat Hannover, wie oben dargethan, seine eignen Bestimmungen, wenn es ihm gut schien, allmälig immer mehr zum Schaden des Handelsstandes geändert. So wird man, wenn man nicht jeden Grund und Boden eines Rechtsverhältnisses verlieren will, nothwendig auf den Receß von 1691 verwiesen.

Wenn nun dieser der vorangehenden Nachweisung zufolge durchaus rechtmäßig errichtet und in jeder Beziehung noch heute ein rechtsverbindlicher Vertrag genannt werden muß, so kann die fortgesetzte einseitige und willkürliche Verletzung desselben nicht

als eine gültige Aufhebung betrachtet werden; wenigstens nicht zur Beeinträchtigung der Rechte des andern Theils, wofern dieser nicht eine solche Aufhebung der bestehenden rechtlichen Verhältnisse selbst genehmigt oder auch nur durch schweigende Anerkennung gleichsam sanctionirt hat. Weder das Eine noch das Andere ist eingetreten. Nicht einmal von Hannover wird es in Abrede gestellt, daß Hambnrg gleich Anfangs wider jede Abweichungen von den ausdrücklichen Bestimmungen des Recesses protestirt und seine Rechte verwahrt habe. Nicht minder wird anerkannt, wie das ganze achtzehnte Jahrhundert hindurch solche Contestationen über den Stader-Elbzoll fortgedauert haben. Hamburg hat wol factisch den willkürlich beliebten Veränderungen der Stader-Zolleinrichtung sich fügen müssen, aber sowol von Seiten des Staates als der betheiligten Kaufmannschaft ist in allen 146 Jahren nur jener Receß mit seiner Taxa als gesetzliche Basis aller Ansprüche des Stader-Zolls angesehen worden.

Somit darf man mit zuversichtlicher Bestimmtheit sagen, Hamburg stehe in seiner Bekämpfung des gegenwärtigen Bestandes des Stader-Elbzolles auf dem festen Boden des alten guten Rechts, das es getrost der strengsten Prüfung des öffentlichen Urtheils unterwerfen kann.

Allein das Staatsrecht unserer Zeit ist weniger ausschließlich auf die Folgerungen alter urkundlichen und vertragsmäßigen Ansprüche und Rechte angewiesen. Nur die alten Rechte können heutigen Tages volle Geltung erwarten, die mit dem Geiste und den Bedürfnissen der Zeit nicht im schneidenden Widerspruch stehen. Wer das klare, historische Recht auf seiner Seite hat, der hat einen Haltpunkt. Wer das ungeschriebene Recht, das sich aus den Anforderungen der Zeit ergiebt, für seine Sache anrufen darf, der hat eine gewichtige Fürsprache; doch vereinzelt oder gar im Widerspruch muß beides sich auf langwierige Differenzen und ungewisse Entscheidung gefaßt machen. Nur die Sache, wo das historische und rationelle Recht Hand in Hand geht, wo der starre Buchstabe des erstern belebt wird von dem

Hauche des letztern, kann zuversichtlich an das Licht der Oeffentlichkeit hervortreten.

Ein solches günstiges Zusammentreffen ist aber bei den Verhältnissen Hamburgs zum Stader-Zoll im höchsten Grade augenscheinlich und tief begründet. Wenn das positive Recht für Hamburg ungeschmälerte Wahrung seiner vertragsmäßigen Rechte fordert und unbegründete Erpressung verbietet, so verlangt die Stimme des allgemeinen Rechtsgefühls dagegen gänzliche Befreiung von solcher Belastung.

Laut und unumwunden hat sich die öffentliche Meinung der neuern Zeit gegen das Fortbestehen veralteter Servitute erklärt, wenn der Vortheil des Empfangenden in gar zu argem Mißverhältniß zu dem Nachtheile des Leistenden steht, und ganz besonders in den Fällen, wo jede Gegenleistung nur scheinbar ist oder nicht einmal vorgegeben werden kann. Ueberall und in jeder Beziehung wird die Ablösung solcher Servitute empfohlen, vorbereitet, gefördert; wo ihre schleunige und gänzliche Abstellung Hindernisse findet, wird wenigstens die daraus hervorgehende Beeinträchtigung der natürlichen Rechte Anderer möglichst gemildert und vor Allem jeder Willkür enge Schranken gesetzt. Diese Sache ist zu allgemein bekannt, als daß die Aufführung einzelner Beispiele nicht überflüssig erschiene. Die höchsten wie die niedrigsten Verhältnisse dieser Art, Staatsservitute nicht minder als bäuerliche Frohndienste, sind gleichmäßig von dem Bedürfniß nach Ablösung und billiger fester Regulirung durchdrungen. Daß aber der Staderzoll zu dem Elbhandel in der strengsten Beziehung einer solchen einseitigen und unzeitgemäßen Servitut steht, darüber wird Niemand, der die wahre Lage der Sache nicht absichtlich verrückt, den geringsten Zweifel aufwerfen können. Das Fahrwasser der Elbe zieht sich in der Gegend von Stade dicht längs dem linken Ufer in einem schmalen Thalweg, so daß alle größeren Schiffe hart bei dem Ausgange der Schwinge vorbeifahren müssen. Dieser Umstand ist die alleinige Veranlassung, daß hier von den herauffahrenden Schiffen eine Abgabe erhoben wird. Fragt man, auf welchen Grund und wofür man bezahle,

so kann wol das alte Herkommen dieser einträglichen Einnahme, aber kein einziger, nicht einmal scheinbarer Grund der Billigkeit und Nothwendigkeit, kein Schein einer entsprechenden Gegenleistung vorgeschützt werden. Den Ansprüchen des natürlichen Rechts gegenüber muß also der ganze Stader-Zoll als unbillig erscheinen. Ein Zoll ohne allen anderweitigen Rechtfertigungsgrund, widerstrebt unwillkürlich jedem Billigkeitsgefühl. Daher stellt schon die alte Reichsgesetzgebung ausdrücklich den Grundsatz auf: Es soll nur da Zoll erhoben werden, wo dem Reisenden wirkliche Hülfe geleistet wird. Als Rechtfertigung des Sundzolles findet man erwähnt, daß Dänemark dafür die Leuchtthürme vom Kattegat bis in die Ostsee unterhalte. Hannover könnte für seinen Stader-Zoll nicht einmal einen derartigen Erklärungsgrund auffinden. Hamburg ist es, welches die Signalschiffe und Leuchtthürme vor der Mündung der Elbe unterhält, Hamburg sorgt schon seit Jahrhunderten durch die Unterhaltung von Tonnen und Baaken dafür, die Fahrt auf der Nieder-Elbe den Seeschiffen möglich zu machen, und die Kosten, die Hamburg jährlich auf die Elbschiffahrt, auch zu Gunsten der Hannöverschen Unterthanen verwendet, werden nicht völlig durch directe Einnahmen gedeckt. Ist daher der Wunsch nicht ganz billig und angemessen, daß von einem andern Staate, der zur Förderung der Schiffahrt auf der Nieder-Elbe keinen Beitrag liefert, diese willkürlich nicht belastet werde?

Der Stader-Elbzoll entbehrt also jeden Schein einer natürlichen Billigkeit und Rechtfertigung; er widerstrebt den Ansichten unserer Zeit von selbstverständlichen und gegenseitigen Rechten, denn es ist ein Vortheil den man mit dem Nachtheile Anderer ohne irgend eine Vergütung und Gegenleistung sich aneignet.

Hierzu kommt nun noch der bedeutsame Umstand, daß der Vortheil, den Hannover anf diese Weise erhält, in einem auffallenden Mißverhältnisse zu dem Schaden steht, der daraus unmittelbar auf Hamburg zurückfällt. Jener beschränkt sich einzig und allein auf die Geldsumme der Zolleinnahme nach Abzug der

Erhebungskosten. Es ist nicht der geringste Anschein da von einer dadurch beabsichtigten Begünstigung und Erleichterung des Verkehrs der eignen Unterthanen, auch nicht die nothwendige Folgerung eines organischen Zollsystems, das sonst so oft als beschönigender Vorwand drückender Handelszölle dienen muß, kann beim Stader-Zoll vorgeschützt werden. — Stellen wir nun diesem einseitigen und vereinzelten Vortheile die Nachtheile gegenüber, welche in Folge desselben Hamburg treffen oder unausbleiblich später treffen werden, so zeigt sich uns das ganz Entgegengesetzte. Die Geldsumme, die so dem Hamburger Handelstande zur Last fällt, ist zwar als ein reeller nicht unbedeutender Verlust anzusehen, doch nur geringfügig zu nennen im Vergleich gegen die allgemeinen verderblichen Folgen mit denen die Fortdauer der jetzigen Staderzoll-Erhebung den wichtigsten Handelsverkehr und somit die ganze Wohlfahrt Hamburgs bedroht. Wie begründet eine solche Besorgniß ist, haben wir schon erörtert. Auch hat Hamburg nicht einmal die Garantie, daß die Belastungen in Zukunft nicht noch drückender werden können, denn die Grundlage des factischen Verhältnisses ist die Willkür und diese achtet weder Billigkeit noch Maaß. Kein Wort ist aber dem Freunde gesetzlicher Ordnung so verhaßt als — Willkür, und schon darum wird Hamburg der eifrigen Fürsprache des allgemeinen Rechtsgefühls gewiß sein, denn es strebt nur nach Abschaffung von Willkür.

Allein auch abgesehen von dem allgemeinen Rechts- und Billigkeitsgefühl hat die öffentliche Meinung der neuern Zeit ganz besonders in Betreff des commerciellen Verkehrs der Völker unter einander bestimmte Grundsätze ausgesprochen, ganz entgegengesetzt den früheren beschränkten Ansichten einer kurzsichtigen Handelspolitik. Bekannt ist, wie England unter der Leitung Huskisson's und Canning's diesen liberalen Principien gehuldigt und ihnen manches alte Vorurtheil dargebracht hat. Möglichste Freiheit der Handelswege und des Vertriebes ist die dringende Forderung der Zeit geworden.

Die Verletzung der liberalen Handelsprincipe, wo nicht strenge Rücksichten der Localität oder Politik sie entschuldigen, erscheint in der öffentlichen Meinung als eine Beeinträchtigung der natürlichen Menschenrechte und wird mit Unwillen aufgenommen. Nirgends muß aber eine solche willkürliche Belastung schmerzlicher empfunden werden, als bei einem Arme des Welthandels, wie ihn der Elbstrom darbietet.

Wenn Hamburg sich also kräftig dem Drucke, den der Stader-Zoll auf eine so bequeme Straße des Welthandels ausübt, entgegen stellt, erscheint es als Sachwalter des gesammten Handelstandes und auch schon in dieser Rücksicht darf es der Unterstützung der öffentlichen Meinung vertrauen, die grade, wo sie materiellen Interessen anhaltend das Wort redet, am leichtesten selbst bei den Staatsgewalten gewichtigen Anklang findet.

Wenn wir uns nun aus dem weiten und durch keine bestimmte Grenzen beschränkten Gebiete der allgemeinen öffentlichen Stimme auf den engern Kreis, welchen das vaterländische Interesse ausfüllt, zurückziehen, so kann Hamburg hier keine geringere Empfänglichkeit für seine Sache voraussetzen. In Folge schmählicher Erfahrungen sind die Deutschen nach gar langer Gleichgültigkeit zu der Einsicht gekommen, daß es ein allgemeines Deutsches Interesse gebe und die einzelnen Staaten Deutschlands sich nicht länger als neidische und selbstsüchtige Nachbaren betrachten müssen, sondern als wohlwollende und hülfreiche Brüder, von denen keiner seinen Nutzen in dem Schaden des andern sucht, und daß dem höhern Gesichtspunkte der allgemeinen Deutschen Wohlfahrt sich einseitige Localinteressen unterordnen. Seitdem kann ohne die laute Mißbilligung einer öffentlichen Deutschen Stimme eine willkürliche Beeinträchtigung und Rechts-Verweigerung eines Deutschen Staates gegen den andern nicht mehr eintreten; ob die Angelegenheit früher oder später oder gar nicht vom Deutschen Bunde entschieden wird, bedingt nicht das allgemeine Urtheil Deutschlands.

Auch was die Handelsinteressen anlangt, ist Deutschland endlich zu vorurtheilsfreieren und richtigern Einsichten gekommen. Es besteht nicht mehr der Zustand des Deutschen Verkehrs, über den am Ende des verflossenen Jahrhunderts noch Büsch im gerechten Unmuth sich so äußern konnte: „Warum verderbt Ihr, „Deutsche, Euch selbst den Gebrauch Eurer schönen Flüsse durch „die ungeheuren Abgaben, die Ihr der Handlung abnehmt, wenn „sie diesen natürlichen Weg nehmen will? Wißt Ihr wol, daß „Ihr das einzige Volk seid, in welchem der Handelsmann durch „die Gierigkeit der Großen genöthigt wird, die Gegenstände seiner „Handlung hie und da lieber zu Lande als zu Wasser zu verführen? Eure Fürsten hadern so oft mit einander, ziehen auch „manchmal das Schwerdt zur Behauptung kleiner Hoheitsrechte. „Aber über diese Euren Handel drückende Rechte hadern sie „nicht mit einander. Auch hört man nicht einmal von ernsthaften Bemühungen, denselben zum gemeinsamen Besten ihrer „Länder billige Grenzen zu setzen. Doch ihr Fürstengut ist ja „frei; dem Handel ihrer Unterthanen mag es dabei ergehen wie „es wolle . . . Insonderheit seht nicht mit so vielem Neide auf „die Betriebsamkeit in jenen Seestädten und den Gewinn von „derselben; Denkt doch nur immer, daß dies ein Gut sei, über „welches die Natur für diesen oder jenen Ort entscheidet. Wohl „Euch, wenn Ihr derselben mehr hättet! Aber nun, da Ihr „deren einige wenige habt, so ist Euch auch dieses nicht recht, „und Ihr seid wol gar thöricht genug, zu glauben, daß Ihr „dadurch verliert!"

Erst die sonst so bittere Fremdherrschaft sollte den Deutschen die Anfänge einer richtigern Handelspolitik aufdringen. Auf Frankreichs gebieterischen Wunsch verschwand die übermäßige Zollbedrückung der Rheinschiffahrt. Darauf hat nun der Wiener Congreß dem Deutschen Verkehr einen Freibrief ausgestellt, „mit Weisheit geschrieben und mit Gerechtigkeit besiegelt," ein treues Organ der öffentlichen Deutschen Stimme. Warum soll die Elbe der Segnungen dieses liberalen Princips nicht im gleichen

Maaße theilhaftig werden, als Rhein und Weser? Wodurch hat Hamburg eine unbillige Zurücksetzung verdient? Hat es nicht 1813 mit gleichem Enthusiasmus wie Bremen in den Sturz der Französischen Suprematie eingegriffen und sich einer selbstständigen Freiheit würdig gezeigt? Ist ihm aber diese gewährt, so darf es als die nächste Folgerung von Deutschland verlangen, daß von einem andern Deutschen Staate seine Wohlfahrt nicht gehemmt werde. Oder aus welchem natürlichen Billigkeitsgrunde sollte der Stader-Elbzoll eher Anspruch auf Fortbestand haben, als der Elsflether Weserzoll? Dies erscheint beinahe noch unbilliger, wenn man erwägt, daß Hamburg nicht durch den kleinsten Flußzoll den Elbverkehr belastet, während Bremen fortwährend den fünften Theil der Weserzölle erhebt. Ohne hiervon etwas aufzugeben, hat Bremen völlige Freiheit der Nieder-Weser erlangt, während Hamburg, das diejenigen Gerechtsame, welche einem freien Elbhandel entgegenstanden, schweigend hat fallen lassen, nicht einmal eine billige Regulirung hat auswirken können. Seine wiederholte Beschwerdeführung bei den Elbschiffahrts-Commissionen ist erfolglos geblieben. Die Art und Weise, wie Hannover in Betreff des Stader-Elbzolls der Erfüllung der Wiener Acte auswich, trotz der dringenden Wünsche der Commission und der gerechten Vorstellungen Hamburgs und Dänemarks, glich beinahe einer Rückkehr zur früheren leidigen Territorial-Politik, und verdient die Mißbilligung von ganz Deutschland. Denn betrachten wir nur die Nichtigkeit der hauptsächlichen Vorwände, welche Hannover gegen die Competenz der Commission in Betreff des Stader-Zolls aussprach, obschon ihr die Wiener Acte unbedingt die Regulirung aller Schiffahrt bis zur Mündung des Flusses zuwies. Der „Brunshauser-Zoll sei ein Seezoll, denn er werde nur vom Seegute erhoben." Ohne die im historischen Theile angedeutete Widerlegung hier wieder aufzunehmen, erinnern wir blos daran, wie nach diesem Grundsatze alle Flußzölle bis nach Melnik hin sich gegen die aufwärts fahrenden Schiffe hätten reserviren können, denn ihre Ladungen

bestehen fast nur aus Gütern, welche über See gekommen sind. *)

Dann berief sich Hannover damals auch darauf, daß auf gleiche Weise der König der Niederlande die Competenz der Rheinschiffahrts-Commission über die Rheinmündung nicht anerkannt habe. Abgesehen davon, daß der Stader-Elbzoll mit der Elbemündung nichts zu schaffen hat, da er von derselben notorisch 14 Meilen entfernt liegt, so hätte man auf diesen Einwand erwiedern können, ein solcher Vergleich, welche Resultate er auch ergebe, sei ganz ungehörig. Wie kann man, seitdem ein Deutscher Bund besteht, in gemeinsamen Deutschen Angelegenheiten die Verhältnisse fremder Staaten zu einander zur Richtschnur nehmen wollen? Ueberdies ist seit 1831 auch jene vermeintliche Berufung nicht mehr statthaft. Holland hat auf die Vorstellung der übrigen Rheinufer-Staaten seine früher festgehaltene Ansicht über die einseitige Reservation der einen Rheinmündung aufgegeben und so die ganze Rheinschiffahrt der gemeinschaftlichen Organisation anheimgestellt. Jetzt wäre es also in Hamburgs Interesse, auf die entsprechenden Verhältnisse des Rheins hinzuweisen, und zwar mit besserm Rechte, denn was ein fremder Staat dem andern gewährt, dasselbe darf ein Theil des Deutschen Bundes um so weniger dem andern versagen. Auch haben die übrigen Elbufer-Staaten sich noch bestimmter gegen die Reservation des Stader-Zolls als eines Seezolls ausgesprochen, als die Rheinufer-Staaten gegen Holland in Betreff des Vorbehalts der Wahl. Möge doch die Concession Hollands ein Präjudiz für ein ähnliches nur ehrenvolles Nachgeben Hannovers werden.

Doch wird Hannover nicht in Ermangelung anderer Rechtsgründe den 15. Artikel der Elb-Acte für seinen Besitzstand in Anspruch zu nehmen suchen und in der Berufung hierauf sich anderweitigen rechtlichen Discussionen entziehen? Wir haben in

*) Selbst die bestehenden officiellen Namen zeugen laut gegen diese Deutung. Das Gericht, welches in Stader-Zoll-Sachen entscheidet, heißt noch heute „Elbzoll-Gericht," und das Comptoir in Hamburg „Elbzoll-Comptoir."

der geschichtlichen Entwickelung keineswegs verhehlt, wie Hamburgs Erwartungen in der Elbschiffahrts-Commission vereitelt wurden, aber wir dürfen eben so bestimmt hinzusetzen, daß der Vortheil, den Hannover damals gewann, nur temporär und scheinbar gewesen ist, wenigstens nach unbefangener Beurtheilung der Verhältnisse. Die Commission entsagte damals der ihr zuständigen Einmischung in die Angelegenheit des Stader-Elbzolls gegen die Zusicherung von Hannover 1) den Tarif zur Nachricht mitzutheilen und solchen nicht einseitig zu erhöhen, 2) den zunächst interessirten Staaten die Mittel zur speciellen Vereinbarung darbieten zu wollen. — Wenn eine von diesen Zusagen unerfüllt geblieben ist, so leuchtet ein, daß dadurch die Stipulation zu Gunsten Hannovers von selbst aufgehoben ist, wie viel entschiedener muß dieser Fall eintreten, wenn beide übernommene Verpflichtungen verabsäumt sind. Und dies ist wirklich eingetreten. Hannover hat den Tarif nicht mitgetheilt, denn selbstverstandener Maaßen konnte nur die Mitheilung eines solchen gemeint sein, der auf vertragsmäßigem Grunde und auf unverändertem Herkommen beruhte, nicht ein Aggregat willkürlicher und erst seit Kurzem aufgeschrobener Zollansätze, dessen völlige Rechtsungültigkeit leicht zu erweisen war. Eben so wenig hat Hannover seine zweite Zusage reel erfüllt, wenigstens den Zweck derselben einseitig vereitelt. Es kann unmöglich die Ansicht der Elbschiffahrts-Commission gewesen sein, den wichtigsten Elbzoll für alle Zukunft in eigenmächtiger und unregulirter Ausdehnung fortbestehen zu lassen, sie wollte die Regulirung dem einfacheren Wege der Special-Unterhandlungen der betreffenden Staaten überlassen. Nur in dieser Voraussetzung konnte und durfte sie einstweilen die Angelegenheit der gemeinschaftlichen Organisation entziehen. Wenn aber der eine Staat, durch die Verweigerung einer rechtlichen Basis die nothwendige Vereinbarung hintertreibt, tritt natürlich die Competenz aller Elbufer-Staaten in ihr volles Recht wieder ein. So ist also nicht allein, wie der 15. Art. der Elbacte sagt, Dänemark und der Stadt Hamburg res integra verblieben, sondern dasselbe Ver-

hältniß findet unzweifelhaft wieder für die ganze Commission statt. Für Hannover ist somit jede Berufung auf die Stipulation jenes Artikels null und nichtig, und jede vermeintliche Folgerung daraus zu seinen Gunsten unstatthaft. Die Sachlage ist genau dieselbe wieder geworden wie früherhin, die Rechte Hamburgs sind nicht im geringsten dadurch präjudicirt.

Die Weise wie Hannover die Specialunterhandlungen über den Stader=Zoll bald durch eludirenden Aufschub, bald durch peremptorisch gestellte Präliminarbedingungen bisher vereitelt, ist dem Wesen wie den Folgen nach einer Rechtsverweigerung ziemlich gleichbedeutend. Die Verhütung eines solchen Zustandes in jeder Beziehung ist aber grade die Grundidee des Deutschen Bundes. Darf dieser daher, wenn er seine hohe Aufgabe allseitig lösen will, unbekümmert zusehen, wenn ein Deutscher Staat von einem andern bei einer wichtigen Angelegenheit seiner Wohlfahrt in einer Art von Rechtlosigkeit gehalten wird, wie sehr er auch dahin trachtet statt des factischen Bestandes eine vertragsmäßige Uebereinkunft zu erlangen? Als im Anfang des 17. Jahrhunderts der Verkehr der Nieder=Elbe durch einen neuen Glückstädter=Elbzoll bedroht war, nahm sich Churfürst Maximilian von Baiern Hamburgs mit Eifer an. Sollte Hamburg in jetziger Zeit nicht auf ähnlichen Beistand in Deutschland bei ganz entsprechenden Verhältnissen hoffen dürfen? denn wie schon früher erinnert, die Steigerung eines alten und Anlegung eines neuen Zolls ist gleichbedeutend.

Aber nicht Deutschlands öffentliches Rechtsgefühl allein muß den Beschwerden Hamburgs Gehör geben und all seinen Einfluß zu dessen Gunsten verwenden, glücklicher Weise verbinden sich damit die materiellen Interessen eines nicht unbedeutenden Theiles Deutschlands, als durch das willkürliche Fortbestehen des Stader=Zolls wesentlich betheiligt. Schon in einer Vertheidigungsschrift in der Sache des eben erwähnten Glückstädter=Elbzolles vom Jahre 1630 findet sich eine Bemerkung, dessen Bedeutsamkeit jetzt nach dem Verlauf von 2 Jahrhunderten noch dieselbe ist: „Angesehen der Elbstrom der vornehmste schiffreicher

Fluß des Heil. Römischen Reiches ist, und uff die Stadt Hamburg, wo nicht alle, doch das mehrentheil aller ausländischen Commerzien durch Gottes gnädige Providentz directo gehen und die aus der See angebrachte Gütere von dannen ins Reich wieder verführet werden consequenter alle Eingesessene des Reiches an deme, was auff die Hamburgische Commerzia geleget interessiret seyn." Zunächst kommen hier in Betracht die Länder, die zum commerciellen Flußgebiet der Elbe gehören, neben Holstein und Mecklenburg besonders der östliche Theil der Zollverein-Staaten, wenn anders nicht die natürlichen Interessen bei ihnen aus vorgefaßten falschen Ansichten verkannt werden. Obgleich zwischen Holstein und Hamburg in anderer Beziehung neuerdings leider unerwartete Differenzen erwachsen sind, so muß doch in Rücksicht der Elbschiffahrt die Dänische Politik, wenn sie die Interessen Holsteins nicht stiefmütterlich behandelt, sich dem Streben Hamburgs innig anschließen. Die Contestationen Dänemarks gegen den factischen Bestand des Stader-Elbzolls sind eben so alt, und eben so anhaltend gewesen, als die Hamburgischen, mit denen sie in den meisten Hauptpunkten genau zusammentreffen. Bei der Dresdner Elbschiffahrts-Commission hatten Hamburg und Dänemark dasselbe Ziel ins Auge gefaßt, und in der Revisions-Commission war die Beschwerdeführung Beider ganz übereinstimmend. Der Holsteinische Verkehr ist auch unmittelbar gekränkt und mannigfachen Vexationen ausgesetzt. Am 9. Nov. d. J. ist eine Aufforderung an die Ständeversammlung ergangen zu einer Petition: „Es wolle Sr. Maj. der König geruhen, die Einwohner Dithmarschens, die in den Häfen zu Büsum, Warveroth, Wöhrden und Meldorf verladen, und die Schiffer, die in diesen Häfen geladen haben, gegen die Beeinträchtigung der Hannoverschen Regierung in Betreff des Stader-Zolls, so wie Anlegung bei der Stader Zollstätte zu Brunshausen zu beschützen." Bei jedem Versuche eine Regulirung des Staderzolls zu veranlassen, darf Hamburg der Mitwirkung Dänemarks gewiß sein, ganz besonders aber, wenn eine gänzliche Abschaffung desselben in Aussicht ist.

Auch die andern Elbufer-Staaten werden, wenn sie die Wichtigkeit der Staderzoll-Regulirung richtig gewürdigt und sich nun von der Erfolglosigkeit jeder Special-Unterhandlung, von der die Commission 1820 und 1825 genügende Abhülfe erwarten zu können glaubte, völlig überzeugt haben, bei der ersten geeigneten Gelegenheit ihre directe Einwirkung nicht versagen. Der Zusammentritt einer zweiten Revisions-Commission für die Elbschiffahrt, der 1828 aufgeschoben ward, wird damit nicht für immer aufgehoben sein. Diese eben wird denn nicht umhin können, in Hinsicht des Stader-Zolls ein anderes System zu beobachten, um das, was in den beiden früheren unterblieb, möglichst durchzuführen. Anhalt und Sachsen sind ja durchaus auf die Beziehuug ausländischer Produkte durch die Elbe angewiesen, und die Preußische Regierung wird, bei aller Vorliebe für Stettin, nach ihrer bekannten Gerechtigkeit andern Provinzen und Städten (namentlich Magdeburg), deren Verkehr durch die möglichst freie Schiffahrt der Elbe bedingt wird, nicht minder so viel in ihren Kräften steht, alle billige Vergünstigung zuzuwenden streben. Die Elbe mit ihren Nebenflüssen, Havel, Spree, Saale, durch ihre Verbindung mit der Oder, ist die große natürliche Handelsstraße für den bedeutendsten Theil der Preußischen Monarchie. Selbst durch künstliche Bevorzugung kann die Oder nie ihre Stelle einnehmen. Warum soll nnu der Deutsche Handel dem Sundzoll viel Tausende zuwenden, blos weil man nicht die nöthigen Maaßregeln ergreift, die directe Handelsstraße der Elbe sicher zu stellen gegen unbillige Belastung? Wie Preußen insbesondere den Staderzoll keineswegs als für sich gleichgültig betrachtet, geht schon daraus hervor, daß der Preußische Bevollmächtigte, sowol bei der ersten als zweiten Commission, noch besonders durch ausdrückliche Noten und Erklärungen sich der Sache annahm und beschleunigte Erledigung anempfahl.—In den drei Jahren 1834 — 1836 mußten 111 Schiffe unter Preußischer Flagge, deren Rechnungen uns vorliegen, an Staderzoll 44,752 Crt. ℛ bezahlen, also im Durchschnitt das Schiff 403 ℛ, doch ist dies nur ein geringer Theil von dem großen

directen Beitrage zum Stader-Zoll, den die Preußischen Handelsstädte für ihre bedeutenden überseeischen Beziehungen unter allen Flaggen leisten müssen, und der erleuchteten Preuß. Regierung kann dies nicht unbekannt sein. Auch Oestreich ist nicht minder direct beim Stader-Elbzoll betheiligt, da es ebenfalls (namentlich für Böhmen) seinen Bedarf an überseeischen Producten größtentheils durch die Elbe bezieht.

Richtig war ferner die Bemerkung des Hannöverschen Bevollmächtigten bei der Dresdner Commission, daß die auswärtigen zur See handelnden Nationen nicht minder durch den Stader-Zoll interessirt seien, als das Binnenland. Wir heben hier nur das Verhältniß Englands hervor, weil von diesem der bei weitem bedeutendste Verkehr nach der Elbe hin statt findet. Von allen seewärts nach Hamburg gegangenen Schiffen, ist im Durchschnitt ein Drittheil aus Englischen Häfen gekommen,*) Hamburg ist für England der wichtigste Markt von ganz Europa und deshalb leicht zu begreifen, in welchem hohen Grade der Brittische Handelstand beim Stader-Zoll betheiligt ist. Die Englische Flagge bezahlt die Hälfte der Gesammt-Einnahme des Elbzolls. Nach uns vorliegenden Angaben beliefen sich die Staderzoll-Rechnüngen in den Jahren 1834—1836 für 5824 Schiffe auf 1,226,114 ℔ Crt. Von dieser Summe kommt 606,180 ℔ Crt. auf 2125 Englische Schiffe. Und ist dies keineswegs alles, was die Englische Flagge in diesen Jahren bezahlt hat, da, wie oben bemerkt, eine bedeutende Anzahl Schiffe bei dieser Berechnung gar nicht in Anschlag gebracht ist. Man darf zuversichtlich die Behauptung aufstellen, daß wenn nicht besondere Verhältnisse im Wege gewesen wären, der Stader-Zoll durch Englischen Einfluß längst abgeschafft wäre. Aber der

*) In den 10 Jahren 1827—1836 war das Verhältniß aller mit Ladungen in Hamburg ankommenden Schiffe zu den von England gekommenen 2605: 641; 2192: 671; 2017: 657; 2139: 883; 2010: 666; 2341: 805; 2194: 808; 2302: 799; 2317: 860; 2287: 772.

Umstand, daß die Könige von England zugleich als Fürsten der Hannöverschen Lande seit 1715 das Einkommen des Stader-Zolls inne hatten, hat ohne Zweifel einzig und allein England abgehalten, inzwischen gegen denselben Maßregeln zu ergreifen. Der Schein, als wolle man die Einkünfte und Rechte des eignen Königs schmälern, wird in England mit delicater Scheu vermieden. Jetzt ist diese Schranke gefallen und seitdem haben die Englischen Zeitungen laut ihre Stimme gegen den Bestand des Stader-Zolls erhoben. Nach diesem Vorspiele wird der Handelstand bald sein Interesse nachdrücklicher geltend machen, und die Minister werden auf die Länge nicht umhin können, in dieser Sache wirksame Abhülfe zu versuchen. Wirklich hat England auch schon über die gänzliche Befreiung seiner Schiffe vom Stader-Zoll Unterhandlungen angeknüpft. Diese aber sind bis jetzt ohne Resultat geblieben, bei den übertriebenen Forderungen Hannovers, die, wie es heißt, auf eine Abkaufssumme hinausgingen, deren Zinsen zu 3 pCt. gerechnet dem bisherigen jährlichen Zollertrage von Englischen und Hannöverschen Schiffen und deren Ladungen gleichkämen. Daß England auf solche Bedingungen nicht leicht eingehen wird, ist zu erwarten, aber eben so gewiß darf man darauf rechnen, daß es alle Mittel anwenden wird, dennoch seinen Zweck zu erreichen. Wo es auf wesentliche Interessen seines Handels ankommt, hat England noch nie ein Ziel aus dem Auge verloren. Grade jetzt, da durch den Zollverein die Einfuhr Englischer Waaren so sehr belastet ist, wird jede Erleichterung des Vertriebes, wie sie von der Erledigung des Stader-Zolls zu erwarten ist, für die Brittischen Manufactur- und Handels-Interessen von Bedeutung. Dann muß auch die oben erwähnte Begünstigung des Holländischen Handels nach Deutschland für England ein mächtiger Antrieb sein, sich ebenfalls seine Hauptvertriebstraße nach Deutschland, welche von jeher die Elbe war, frei zu machen.

Auch die Nordamericanischen Freistaaten sind beim Stader-Zoll bedeutend interessirt. Grade die Waaren, die von dorther verführt werden, zahlen verhältnißmäßig einen hohen Zoll.

Hannover selbst kann es nicht mehr verkennen, daß es nach seiner Trennung von England einen schwierigeren Stand habe, die Ansprüche des Stader-Zolls wie bisher zu behaupten. Ferner kann Hannover es sich nicht verhehlen, daß manche irrige Ansichten, die früher seinen Prätensionen günstig waren, sich aufklären, daß es nur einer leichten Verständigung der verschiedenen Interessen bedarf, um nachdrücklich eine zeitgemäße Vereinbarung zu verlangen, daß die Forderungen der allgemeinen Handelspolitik wie des Deutschen Staatsrechts auf die Dauer nicht durch die bisher angewandten Mittel beseitigt werden. Hat aber eine solche Einsicht erst einigermaßen Zugang gefunden, dann wird auf dem gradesten Wege eine billige Uebereinkunft in dieser Sache zu Stande kommen. Wer sollte nicht lieber aus eignem Antriebe gerechten und gemäßigten Wünschen mit liberaler Gewährung entgegenkommen, als später nur in Folge zwingender Zeitverhältnisse einen eigenmächtigen Besitz ungern aufzugeben scheinen!

Nicht minder muß auch noch eine unbefangene Rücksicht auf die materiellen Interessen des eignen Landes Hannover bestimmen, nicht um temporärer Geldvortheile willen den Verkehr auf der Nieder-Elbe zu beschweren und zu mindern. Der größere Theil der Hannöverschen Lande steht, was den Handelsbetrieb betrifft, mit Hamburg in enger Beziehung. Ein großer Theil aller von der See nach Hamburg gebrachten Güter wird zu Lande weiter ins Binnenland verführt, und dieser Transit-Handel ist anerkannt Hannovers Hauptverkehr. Sobald also die Holländischen und Belgischen Häfen auf Kosten Hamburgs ihren Handel erweitern, Rhein und Eisenbahnen ihnen eine leichtere Verbindung mit der Mitte und dem Süden Deutschlands verschaffen, die sich bald immer weiter verzweigen muß, wird in natürlicher Folge davon die Abnahme des Hannöverschen Geschäfts eintreten. Hannover kann unmöglich die Anstrengungen, die man an der Rheinseite zu dem Zwecke, das innere Deutschland von daher mit ausländischen Producten zu versorgen, macht, unbeachtet lassen. Sollte es aber bei dieser Einsicht darin verharren wollen, durch eine unzeitgemäße Beschwerung des Elbhandels

dem concurrirenden Vertriebe der fremden Producte vom Rheine her, selbst den wirksamsten Vorschub zu thun? — Wenn Hannover dagegen durch gänzliche Aufhebung des Stader-Elbzolls gegen billige Entschädigung die Auffahrt in die Nieder-Elbe völlig frei macht und dann auf ähnliche Weise, wie man an der Rheinseite begonnen hat, durch Eisenbahnen den gegenwärtigen Anforderungen eines großartigen Verkehrs entgegenkommt, dann wird dem Transit-Handel des eignen Landes eine durch keine Mitbewerbung bedrohte Bedeutsamkeit fest begründet werden. Möchte doch bei Hannover die Erkenntniß Raum gewinnen, daß Hamburgs Flor das unentbehrliche Triebrad des Hannöverschen Handelsverkehrs ist und bleiben muß!

Wie die Rechte Hamburgs, wie die Interessen Deutschlands und der zur See handelnden Nationen sich zum Stader-Elbzoll verhalten, darüber haben wir hoffentlich genügende Rechenschaft gegeben. Eine ausführliche Entwickelung über die sich daraus ergebenden Folgerungen, Anforderungen, Aussichten anzufügen, hieße dem gesunden Urtheil der öffentlichen Meinung, der richtigen Einsicht der Männer, die durch ihre Stellung und Wirksamkeit zur näheren Erwägung dieser Sache berufen sind, ohne Grund mißtrauen. Wir begnügen uns hier mit kurzen Andeutungen.

Vor Allem möge das gerechte Anerkennung finden, wie Hamburg in dieser Angelegenheit nicht so sehr seinen besondern Vortheil, als vielmehr das Interesse aller Deutschen Länder, die zum commerciellen Flußgebiet der Elbe gehören, und aller Nationen, deren Schiffe die Elbe herauffahren, versicht und erstrebt. Was die Zeitverhältnisse und seine politische Lage erlaubten, hat Hamburg redlich geleistet und verdient hierin allgemeinen Dank. Hamburg hat durch kein Zugeständniß, keine Sanction unbegründeter Ansprüche den rechtmäßigen Stand des Staderzolls verrückt, und dadurch seinerseits der Abhülfe dieses Uebelstandes irgend welche Hindernisse in den Weg gelegt. Hamburg hat bis auf den heutigen Tag gegen den Stader-Zoll res integra bewahrt, und dies ist der feste Grund

auf dem die Bestrebungen der andern betheiligten Mächte sicher fußen können. So weit es ohne schwere Verantwortung vor den andern Elbufer-Staaten und den seefahrenden Nationen, so wie ohne Beeinträchtigung der eignen Nachkommen geschehen kann, wird Hamburg immer willig sein, einer gütlichen Vereinbarung auf dem Wege specieller Unterhandlungen mit den conciliantesten Gesinnungen entgegen zu kommen und findet hierin in Dänemark seinen natürlichen Alliirten. Selbst momentane Opfer wird Hamburg nicht scheuen, wenn es die gänzliche Erledigung seiner Beschwerden, die Erfüllung aller seiner Wünsche gilt.

Gegen die mitbetheiligten fremden Staaten muß Hamburg immer bereit sein, über den eigentlichen Stand der Staderzoll-Sache die betreffende Auskunft zu geben, und sie über die Wichtigkeit der Angelegenheit und ihre Beziehung dazu aufzuklären. Möchte doch diese Darstellung etwas dazu beitragen! — Denn wer trägt in Wirklichkeit die Belastung des Stader-Elbzolls? Ganz besonders der überseeische Consignatair und der letzte Empfänger im Binnenlande. Diese finden auf ihren Abrechnungen aus Hamburg regelmäßig den Stader-Zoll aufgeführt, der ihnen noch auffallender sein muß, seitdem Hamburg seinen Transitzoll völlig aufgehoben. Also im directen Interesse ihres eignen Handelsstandes werden die respectiven Regierungen eine andere Gestaltung des Stader-Elbzolles von Hannover zu erwirken suchen. Wenn erst alle betheiligten Staaten von der Wichtigkeit der Sache sich überzeugt haben und zu festen gemeinschaftlichen Maaßregeln entschlossen sind, dann müßte es schlecht um die Wirksamkeit der Diplomatie stehen, wenn nicht bald ein erwünschtes Resultat zu Stande käme!

Viertes Capitel.

Im Verlauf unserer Darstellung haben wir öfterer der von Hamburg im Interesse des Handelsstandes so eifrigst erstrebten **Regulirung** des Stader-Elbzolles gedacht. Der Begriff der Regulirung ist zu allgemein und unbestimmt, als daß eine gedrängte Erörterung der Anforderungen, welche die betheiligten Staaten in dieser Beziehung an den Stader-Zoll zu stellen haben, überflüssig scheinen sollte. Freilich ist dies nur eine natürliche Folgerung der Hamburgischen Beschwerden und Rechte. Wenn das rechte Ziel schon bei jedem Streben fest ins Auge zu fassen ist, wie viel mehr, wo es die Abhülfe eines so lästigen Uebelstandes gilt. Deutlich muß vorliegen, wie die Grundzüge einer neuen vertragsmäßigen Einrichtung des Stader-Zolls sein müssen, damit durch dieselbe eine gründliche Abstellung der bisherigen Beschwerden und sichere Garantie gegen künftige Beeinträchtigung des Handelstandes gewährt werde.

Nicht darf unerwähnt bleiben, wie Hannover selbst schon das Unangemessene mancher Observanzen und Ansprüche des Stader-Zolles erkannt hat, und bei früheren Unterhandlungen sich zur Abstellung oder Modificirung derselben für den Fall eines neuen Vertrages bereit erklärt hat. Dies betrifft vornämlich folgende Punkte:

1) In Ansehung des Genusses der besondern Hamburgischen Gerechtsame.

Den Hamburger Schiffen, welche nicht weiter als von Alt-Holland, Bremen, Helgoland und West-Jütland kommen, nebst dem darin befindlichen Eigenthume Hamburger Bürger, soll die Zollbefreiung nicht länger entzogen werden.

Der Zollbefreiung sollen auch Wittwen und Kinder Hamburger Bürger, so wie für ihre eignen Güter diejenigen die Niederlagen und Factoreien für Fremde haben, theilhaftig sein.

Die Zollfreiheit Hamburger Bürger für Schiff und Ladung soll nicht entzogen werden, wenn auch ⅜ Part des Schiffes bloßen Einwohnern Hamburgs gehöret. Auch bleiben die Schiffe frei vom Schiffs- und Ruderzoll, die mehrere Hamburger Bürger zu Rhedern haben.

Der Anspruch, daß nur die von einem Hamburger Bürger verschriebenen Güter Zollfreiheit genießen, wird aufgegeben. Alle Güter, die für Hamburger Rechnung verladen oder vor Berührung der Zollstätte an Hamburger Bürger übertragen worden, so fern sie in dem einen oder andern Falle nur noch das Eigenthum Hamburger Bürger sind, passiren zollfrei (auf Hamburger Schiffen).

2) In Betreff der allgemeinen Bestimmungen.

Dem neu zu errichtenden Tarif soll eine angemessene Classification zum Grunde liegen und jeder Option des Zolles entsagt werden.

Zur Berichtigung etwa mangelhafter oder irriger Declaration ist eine Frist von 4 Wochen gestattet.

Die Zollberechnung nach der veralteten Species Valuta soll geändert werden.

Die Provision für Annahme des Zolls in Hamburg soll von 6¼ pCt. auf 2 pCt. ermäßigt werden.

Die Accidenzien und Sporteln, in Geld wie in respectiven Natural-Lieferungen, sollen bedeutend herabgesetzt und bestimmt fixirt werden.

Auch ist man geneigt, allen Schiffen das Setzen vor der Schwinge zu erlassen.

Wie schätzenswerth auch diese Zugeständnisse sein mögen, so umfassen sie doch bei weitem nicht alles, was Hamburg mit Recht in Anspruch nimmt und was dem Handelstande Noth thut.

In Betreff der ihm zuständigen Gerechtsame muß Hamburg nie auf die völlige Wiederherstellung der vertragmäßigen Zollfreiheit aller Schiffe und aller Güter, die als das Eigenthum Hamburger Bürger die Zollstätte zu Stade passiren, verzichten; ob die Güter in Hamburgischen oder in fremden Schiffen ver-

laden sind, darf eben so wenig einen Unterschied begründen, als die häusliche Wohnung des Hamburger Bürgers. — Diese Zollbefreiung muß vollständig sein, d.h. auch unter andern Titeln dürfen vom Hamburger Bürger-Eigen keine Abgaben genommen werden.

Was ferner die eigentliche Regulirung der Zollerhebung anlangt, ist die Errichtung eines vollständigen, unzweideutigen, billigen, zeitgemäßen Tarifes auf den Grund der rechtsgültigen Taxa von 1692 und gemeinsamer Vereinbarung, als die wesentlichste Bedingung zu betrachten. Dem beabsichtigten neuen Tarife muß ein festes Fundament gelegt werden, indem man $\frac{1}{16}$ pCt des Werthes als Maximum der Verzollung wieder einsetzt. Dieses als durchgängige Option zu Gunsten des Kaufmanns reservirt, wird gegen willkürliche Zollsteigerung eine sichernde Schutzwehr gewähren. Der Tarif selbst muß von der Grundidee des Maximums $\frac{1}{16}$ pCt. durchdrungen sein; die Zollansätze nach gleichmäßigen Normen müssen einfach und bestimmt lauten; was Regel und Substitut der Verzollung ist, muß scharf unterschieden werden.

Die unbegründeten Nebenabgaben außer dem eigentlichen Schiffs- und Güterzolle müssen, wenn möglich, gänzlich wegfallen, wenigstens die Accidenzien bedeutend ermäßigt und zusammen mit dem Tarif zur allgemeinen Kenntniß vorgelegt werden.

Wird diesen gerechten Anforderungen vollständig genügt und werden die vorhin erwähnten Zusagen von Hannover mit aufrichtiger Liberalität gewährt, namentlich eine gesetzliche Remedur der Declarationen, wodurch die Quelle der meisten Straffälle verstopft wird, dann werden andere Differenzen leichte Erledigung finden.

Einzelne Punkte scheinen noch eine besondere Beachtung zu verdienen. Wir gedenken der S. 79 erwähnten Abgabe für ausgehende Schiffe, des sogen. Retourscheines. 1) Es streitet durchaus gegen die natürliche Billigkeit, daß eine Diensterweisung (durch die Retourscheine will der Stader-Zoll sich seine Controlle sichern) mit Kosten verknüpft wird. 2) Eine solche Einrichtung

ist widerrechtlich, denn sie ist einseitig eingeführt und dem Recesse von 1691 entgegen. 3) Diese Retourscheine sind doppelt gefährlich ihrem Principe nach; denn mit ihnen beginnt eine Belastung der ausgehenden Schiffe, von der nie die Rede gewesen, und zu der nicht die mindeste Berechtigung obwaltet. — Diese Retourscheine, zum wenigsten jede Bezahlung dafür ist entschieden zurückzuweisen.

Das Stader-Zollamt verlangt, auch für den Fall einer neuen Vereinbarung die Einsicht sämmtlicher Hamburgischen Zollzettel. Auch dieses Princip darf Hamburg nicht zulassen. Es genügt, wenn, wie auch der Receß besagt, beim scheinlichen Verdacht die Mittheilung der Zollzettel zugestanden wird.

Eine Einrichtung, die Hamburg schon längst hätte treffen sollen und besonders, wenn eine neue Regulirung statt hat, nicht verabsäumen darf, scheint diese: Die einzelnen Reclamationen, welche der Hamburger Handelstand gegen zu hohe Zollbelastung und Vexation des Stader-Zolls erhebt, sollten von einem besondern Ausschusse angenommen, geprüft und dann im allgemeinen Interesse geltend gemacht werden. Mancher Kaufmann, im Drange der Geschäfte und in Betracht der respective nicht großen Summe, unterläßt nur zu leicht die mit Weitläuftigkeiten verbundene Reclamation, auch bei ganz klarer Beeinträchtigung. Aber grade dadurch bildet sich aus einzelnen Fällen eine Observanz, die sich eben auf jene frühern Fälle beruft. So wie aber eine Committee hier in Hamburg die gemeinschaftliche Reclamation übernimmt, wird der Kaufmann in einzelnen Fällen die betreffende Angabe nicht versäumen und somit ist dem Aufkommen nachtheiliger Observanzen jede weitere Nahrung entzogen.

Wenn die Einführung des eben angedeuteten Verfahrens bei einer neuen Regulirung des Stader-Zolls schon eine Art Garantie darbieten kann, daß dieselbe nicht wieder so ausarte, wie es mit dem Receß von 1691 der Fall gewesen, darf Hamburg doch nicht unterlassen, noch eine andere außerhalb liegende Garantie vertragsmäßig festzustellen. Diese wird aber dadurch am leichtesten ausgewirkt, wenn eine ausdrückliche Bedingung

einer künftigen Regulirung besagt, daß bei etwaigen wesentlichen Differenzen des Handelstandes gegen den Stader-Zoll die endliche Erledigung derselben der definitiven Entscheidung eines Obmannes, etwa eines fremden Oberappellationshofes, anheim gestellt werden darf.

So steht es um die Regulirung des Stader-Elbzolls. Doch diese darf nicht als Endziel der Wünsche des Handelstandes, noch der Bestrebungen der betheiligten Staaten, angesehen, sondern nur als Uebergang und nothwendige Bedingung desselben. Das Endziel ist kein anderes, als gänzliche Ablösung des Stader-Elbzolles, völlige Freiheit der Nieder-Elbe von der See bis nach Hamburg für alle Schiffe und Güter.

Eine definitive Regulirung ist kein Hinderniß, sondern nur die fast unumgängliche Einleitung, dieses Ziel zu erreichen. Jede Unterhandlung über Ablösung oder Entschädigung erscheint eitel, so lange Hannover die jetzt bestehende factische Zolleinnahme als Basis seiner Forderungen aufstellt. Sobald aber vertragsmäßig festgestellt ist, was „zu Rechte" zu erheben ist, so ist, wenn man die nicht unbedeutenden Erhebungskosten abrechnet, leicht zu ermessen, welche Entschädigung für das gänzliche Aufgeben des Stader-Elbzolles billig sei. Sowol die andern betheiligten Staaten werden in diesem Falle einige Zugeständnisse nicht vorenthalten, als auch Hamburg im Interesse des allgemeinen Handels ein momentanes Opfer an Geld nicht scheuen wird, wenn die lästigste Fessel des Elbhandels dadurch völlig und für immer gelös't wird.

Altona, gedruckt bei Hammerich und Lesser.







